交通公社のワールドガイド—116

アメリカ ドライブ全ガイド

アメリカ・フォト・ジャーナリスト 吉田隆志




RC リパブリック航空
リパブリック航空で——
アメリカ大陸を自由に周遊
SEE AMERICA FARES (YE 193)
Harumi Gals
$460
★この周遊運賃は1983年4月1日
~1984年3月31日まで有効
★RCの全区間
米大陸内の170都市
乗り放題!
★同一都市での滞在、及
乗り継ぎ回数は無制
最高滞在日数は60日
REPUBLIC AIRLINES
〒100 東京都千代田区丸ノ内3丁目1-1
国際ビル209号室 ☎(03)213-1021
リパブリック航空 RC

ワールドガイド

アメリカドライブ全ガイド

アメリカ・フォト・ジャーナリスト 吉田隆志



日本交通公社



簡単なアメリカの免許取得



有料道路の料金所







合衆国のウエルカム・サイン（ナイアガラ）



こんなナンバープレイトも（ワイオミング州）

シカゴのレイクショア・ドライブ



AAAの親切なドライブ相談



私たちの50州目の記念



大陸横断の大動脈インターステイト80号

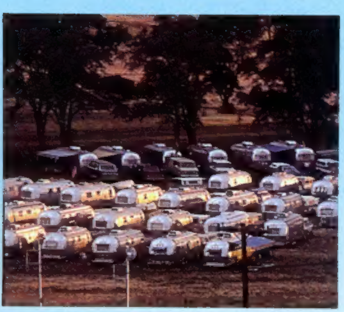




高速道路の安全を守る

こんなサインも




キャラバン・クラブのラリー


自由の女神を後にして


快適なキャンピングカーの内部


冬のドライブ





楽しい野外の食事



車をはなれて



ピクニック



野生動物にも



人気のあるセルフサービス給油



モトクロスも



楽しいアメリカ人たち



荷物を受取るとすぐ迎えのバスに



のんびりドライブ旅行





ハワイへも



アウトドア・スポーツも



ロデオも



街へも（ニューヨークのクリスマス）



空港で車を返すとすぐバスで



底ぬけに明るいカリフォルニア



旅行者の安全も守ってくれる



快適な市街地ハイウエイ（シアトル）



インディアンも大歓迎



こんな車も楽に走るハイウエイ



海岸のドライブ
（ピスモ・ビーチ）



こんなスタイルの
ドライブは？



また出かけて行きたいアメリカ

序

すべて車中心の社会

日本の25倍という広大な面積を持つアメリカ合衆国には，日本やヨーロッパ諸国にみられる国のすみずみにまで張りめぐらされた鉄道網のような，便利な公共の運輸機関が発達していない。

したがって，一般的な交通機関といえば，日本とはくらべようもないほど発達した国内航空路線網と，同様にべんりなハイウエイなどの道路網である。つまり，この２つの交通手段をうまく組み合わせて利用することによって，あの広いアメリカでもたいていの所へ，きわめて快適に行きつくことができるのだ。いいかえれば，ニューヨークやサンフランシスコなどごく一部の大都会を例外にして，アメリカ人の日常生活は，車なしには考えられないものになっているといえるだろう。

たとえば，住宅地なども車を日常の交通手段と想定した上で出来上っているため，ちょっとした買物でも――牛乳１本買うのにさえ――車で２～３キロ先まで行かなければならないこともある。通勤にしても，勤務先の広大な駐車場に直接乗りつけるか，少なくともバス停留所や電車の駅の駐車場まで自分で車を運転するか，奥さんに送り迎えしてもらわなければならない。最近，省エネから始まった１台の車を数人が共同で使う，つまり，合い乗りする「カー・プール」にしても，ハイウエイの出入口に用意された駐車場までは，自分の車で出かけて行く人がほとんどである。

車の運転ができない人はどうするか。その都度だれかに頼んで乗せてもらうはめになる。年老いても70，80才までがんばって運転するが，身体がいうことをきかなくなった場合は，身寄りの人やボランティア(篤志者)に頼んで，買物に出かける日などもあらかじめ決めておかなければならないことになる。

アメリカでひとたび車の便利さを味わうと，たしかにアメリカの

生活システムが車を中心に組み立てられていることが実感できるはずだ。だから，目的地の空港に着き，レンタカーを借りずにホテルにチェックインしてしまうと出かけたくても出かけられず，なんだかホテルに閉じこめられたような気分を味わうのは，私だけではないと思う（ということは，旅行者ならたいていそこでレンタカーのオフィスへ直行して車を借りるわけだ)。そういう私自身，この20年ほど，日本でもほとんど毎日，車を自分の足として動きまわっていたのだが，アメリカで車の本来の便利さを味わい，その反対に日本の公共交通機関の便利さを再確認した結果，最近，決心して日本で持っていた車を処分してしまったのである。

アメリカでは，ダウンタウンと呼ばれる都心のごく一部の地域を除けば，道を人が歩いていることすら珍しい現象といってよいだろう。ダウンタウンのオフィスビルや商店，銀行などは，歩いてやってくる人のために昔ながらのスタイルで建物が建てられているが，最近の新しく再開発されてゆく街や，郊外のオフィス団地，ショッピング・センターなど，さまざまの建物はすべて，車でやってくる人のためだけを考えてつくられているようだ。銀行，レストラン，映画館などもドライブ・イン・スタイルだし，郵便ポストも車の窓を開ければ投函できるようになっているのが，現在のアメリカである。フロリダ半島をドライブ中に見つけたものだが，ドライブ・イ



ドライブ・イン・バンク

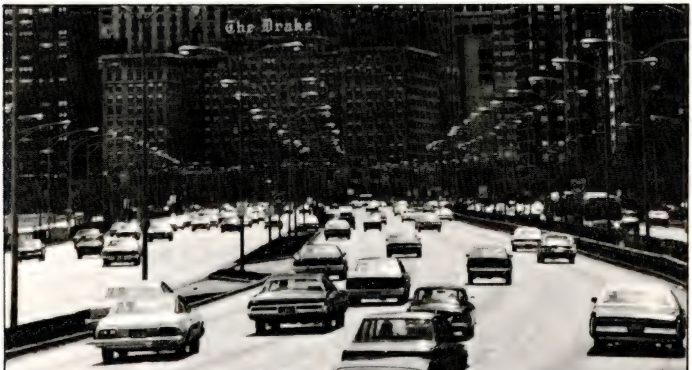
ン・チャーチというものさえ出現している。一見，野外のドライブ・イン・シアターのような教会に車ごと乗り入れると，車のスペースごとに備えつけてあるスピーカーからミサが聞こえてくる，というしかけである。

フライ・アンド・ドライブが常識

たしかにアメリカの国内航空路網はよく発達していて，世界一べんりな交通システムといえる。また，バスもグレイハウンド社とトレイルウェイ社の2大バス会社が競争しつつ，やはり網の目のように路線を張りめぐらしている。これからの省エネの旅はバスに限る，とばかり，大統領じきじきのサイン入りのバス旅行を勧める大きなステッカーを，バスの後部の窓に貼ったこともあるほどだ。

西部開拓の牽引力としてアメリカ史上に大活躍した大陸横断鉄道は，ハイウエイ網の整備が進むにつれて，車やバス，トラック輸送などに王座を奪われていったが，省エネおよび公害問題が大きく取り上げられるたびに見直されてきている。旅客鉄道を統合したアムトラック・システムもがんばっているし，各都市で地下鉄や高速電車の計画が急速に進められているようだ。

こんな話を聞くと，これからのアメリカ旅行はバスや飛行機，鉄道などの大量輸送機関を利用しなければならない，と早合点する人



アメリカはくるま中心の国だ

がいるかもしれない。だが，実際のアメリカ人の考え方は，点から点への移動は空路やバスを最大限利用し，目的地に着いてからはレンタカーなどをフルに使うことである。

ここで旅慣れたアメリカ人の国内旅行のパターンを例にとってみよう。まず，自宅から最寄りの空港へ自分の車で乗りつけ，空港のそばにある長期割引のきく駐車場へパークし，飛行機に乗って目的地の空港へ飛ぶ。到着してチェック・インした荷物を受取るなり空港ビル内にあるレンタカー会社のカウンターに駆けつけ，車を借り，荷物を積込んで出発，ということになる。このように「フライ・アンド・ドライブ」や「レイル・アンド・ドライブ」などのシステムがきわめて便利にできているので，われわれ日本人旅行者もアメリカ国内を旅行するのに，これらのシステムを利用しないのはもったいないことというべきであろう。ふだん日本で車を足として使っている人ならば，これらを利用することで，非常に快適かつ充実した旅ができることは間違いない。

アメリカ・ドライブ全ガイド
目　次

第1章

アメリカの交通システム



世界1のハイウェイ・システム

全国に張りめぐらされた日本の鉄道網が，その正確さとべんりさ，快適さで世界一なら，それに匹敵するのがアメリカの誇る世界一のハイウェイ・システムだ。

全く見ず知らずの町に着いても，ひとたびアメリカの道路の走行方法に慣れてしまうと（ごく一部の大都市のラッシュ・アワーを除いて）正確でわかり易い地図かガイドブックがあれば，目的地に予定に５分と違わずに着くことができるほどである。

・インターステイト・ハイウェイ

現在のアメリカのハイウェイ・システムの大動脈は，インターステイト・ハイウェイだ。1980年完成を目標に，これまでのＵＳハイウェイ（日本の国道と同様に信号がある）にとって代るべく，システムづくりが進められてきたものだ。全米どこであろうと，ノン・ストップで走れるようにすべて立体交叉で，最低でも片側２車線，つまり４車線以上のハイウェイ網が計４万2500マイル，全米の州を最短時間で結ぶ目的で計画されたものである。

当初の予定であった1980年にすべて完成とまではいかなかったが，大部分は出来上っている。片側８車線，つまり16車線以上ものハイウェイさえ出現している。目的地へ最も早く到達することを目的とした道路であるため，途中の寄り道や景色などをあまり期待できないコースも多いが，車のべんりさを存分に味わえる道路といえるだろう。

・ＵＳハイウェイ（国道）

インターステイト・ハイウェイ・システムができるずっと以前にＴ型フォードなどの出現でもたらされたモータリゼーション大衆化の結果，出来上ったハイウェイがこれである。片側２車線のものが多いが，立体交叉になっていないところも多いし，信号があったり，速度制限が時速25マイルとガタンと落ちる，などの不便さがある。しかし，このハイウェイは道路の脇に昔ながらのさまざまな店があったり，いろいろな町を通るので名所旧蹟なども多く，楽しいドラ

イブ・コース向きの道路が多いのが特長だ。

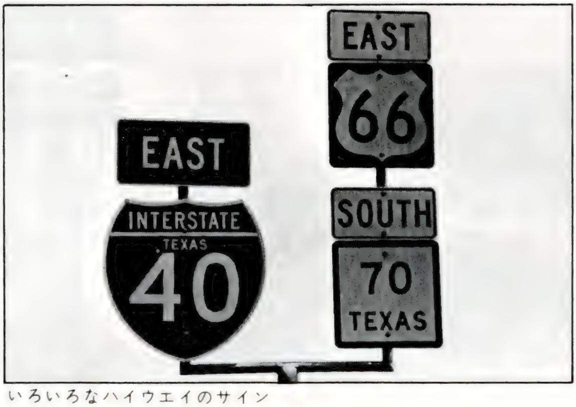
・ステイト・ハイウエイ(州道)

国道の次に格づけされるハイウエイはステイト・ハイウエイだ。この道路もほぼ100パーセント完璧な舗装と道路サインが完備している。インターステイト・ハイウエイのようにノンストップの立体交叉になっているものもあるが，ふつうは前記2つのハイウエイよりも，アメリカ人の生活そのものに触れることのできる楽しい裏道ドライブが味わえるコースが多い。

これ以下の道路はふつうハイウエイとは呼ばず，カウンティ・ロード(郡道)とか，○○ストリート，××アベニュー，△△ブールバード，□□ロード，◇◇レインなどと呼ばれる道路になる。

・フリーウエイ

ハイウエイのほかにフリーウエイという言葉を聞いたことがある方も多いだろう。これはエクスプレス・ウエイとほぼ同じ意味で，カリフォルニア州などでは，全線すべて立体交叉の，日本でいう高速道路のようなハイウエイをさす。したがって，インターステイト・ハイウエイだけでなく，国道や州道などでもフリーウエイとされているものが，最近非常に増えてきている。カリフォルニア州では，このフリーウエイがドライバーがおたがいにルールをしっかり守れば〝一番安全な道路〟といわれている。



いろいろなハイウエイのサイン

・そのほかのハイウエイ

アメリカのハイウエイには，このほかにもターンパイク，スルーウエイ，パークウエイ，エクスプレスウエイ，コーズウエイ，トールウエイ，トールロードなどと呼ばれるものがある。これらの道路は，乗用車専用や有料道路あるいはインターステイト・ハイウエイとは別に計画されて出来た高速道路などだが，なかにはインターステイトのシステムに組入れられているものもある。ターンパイクと呼ばれる有料道路などは，駅馬車時代の頃にまで歴史をさかのぼるほどの由緒ある道路なのだ。

一般的にいって，アメリカの西の方，つまりミシシッピー川以西には，有料道路なるものはほとんどない。無理に探せば，オクラホマ州やカンサス州のターンパイク，サンフランシスコやシアトルにある何本かの橋，および国立公園に入る道路，モンテレー半島内の17マイル・ドライブの観光コース，などで料金を徴集されるくらいである。これがミシシッピー川を渡って東へ行くにしたがって，有料道路が増えてくる。しかし，日本の高速道路にくらべると格段に安いので，設備の良さを考えたら，全く気にならない料金である。

番号だけでなく名前も

アメリカのハイウエイ・システムは，番号や記号，ニックネーム



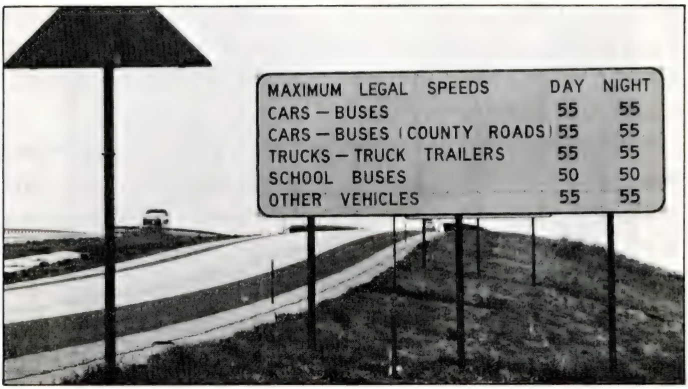
アメリカの大動脈インターステイト80号線

などが非常にわかり易く表示されている。インターステイト・ハイウエイの場合，アメリカ大陸を東西に走るハイウエイは南から順番に10号線(インターステイト10またはＩ－10と表示する)20号線……80号線，90号線といったぐあいに，10きざみの番号がつけられている。南北に走っているものは，西から順に５号線，15号線……85号線，95号線といったように，やはり10きざみの番号がついている。

それ以外の番号(４号，24号，57号，69号，77号など)は，20号や15号のように東西あるいは南北に貫通せず，途中で終るインターステイト・ハイウエイである。

３桁の番号は都市のバイパスや環状線につけられているものが多いが，インターステイト・ハイウエイのなかにも３桁の番号のものがあり，580号線は５号線と80号につながるものだ。３桁のインターステイト・ハイウエイで長いものはない。インターステイト・ハイウエイのサインに alt.(別ルート)とか temp.(臨時)，business(市街地をぬける別ルート)や，東西南北のＥ，Ｗ，Ｓ，Ｎなどをつけた別ルートもある。

番号だけではなく名前がついているので，名前で表示されることもあるので要注意だ。サンフランシスコ空港のUS101号線は「ベイショア・フリーウエイ」，ロサンゼルスの空港から一番近いフリーウエイはインターステイト405号線だが別名「サンディエゴ・フリーウ



州内の規則を示す大きなサイン

エイ」，ロサンゼルスの海岸沿いに進むステイト・ハイウエイ１号線は「パシフィック・コースト・ハイウエイ」といったぐあいなので，出発前に，走る予定のハイウエイの番号と名前をメモしておくとよいだろう。

免許証のすべて

日本の免許証でも運転できる？

法律的なことからいうと，1949年の道路交通法に関する国連のジュネーブ会議(United Nations Convention on Road Traffic Geneva 1949)に日本もアメリカも参加しているので，日本の有効な免許証はふつうの観光旅行の場合はそのままアメリカでも有効なのだ(逆にアメリカの免許証もそのまま日本でも有効，ということになる)。ただし，ビジネスなどで一定の場所に住む場合や，入国して１年以上経った場合は，州政府の発行する免許証を取得しなければならないことになっている。

後に述べる国際免許証を持たずに，有効な日本の免許証だけでアメリカをドライブする場合，現実には日本の免許証(まず字が読めない)のことやジュネーブ会議のことなど知らない警官に説明する手間がたいへんだろう。その手間を省くのが国際免許証である。またはアメリカ全国どこにもあるＡＡＡ(121ページ参照)の事務所に行って免許証に添付する簡単な書類を発行してもらうこともできるのだ。この場合，パスポートを持参する。

日本の免許証をそのまま使う場合に注意しなければならないのは，特殊な車については日本とアメリカの交通法規の違いのため，運転できる範囲が違うことがある，という点である。また違反した場合など，まずその免許証が有効なものであることを現場の警官に説明するのに一苦労するだろう。そういった無用のトラブルを避けるためにも，簡単に取得できる国際免許証を持参することをおすすめしたい。

国際運転免許証のとりかた

前述のように，観光旅行の場合は日本の免許証そのものでもかまわないのだが，国際運転免許証(international driving permit)には英文でちゃんと説明が書いてあるので，たいへんべんりだ。各都道府県の運転試験場へ行って申請するが，ＪＡＦ(121ページ参照)でも手続を代行してくれるところがある。取得手続は簡単で，申請と同時に発行される。必要なものは，

・旅券
・写真１枚(タテ５㎝×ヨコ４㎝，正面向き，背景無地)
・申請書１通(申請時にその場で記入する)
・運転免許証
・料金　1400円(ＪＡＦで代行の場合は3400円，会員は2400円)

ただし，国際運転免許証の有効期限は発行した日から１年間なので，申請のとき日本の免許証の有効期間が１年以上残っていることが必要である。有効期間が１年未満の場合は，期限前更新の手続き(有料)をした上で，国際運転免許の申請をすることができる。

アメリカの運転免許証をとろう

アメリカに１年以上滞在する場合や，ビジネスなどで住む場合に



国際運転免許証

はアメリカの免許証を取得しなければならない。短期間の滞在でも，何度もアメリカを訪れる場合などは，取得しておくとべんりだ。

旅行小切手での支払いや，ＩＤカード（身分証明書）を提示する必要がある場合などに，いちいちパスポートを見せなくてもすむし，大きくてかさばる国際免許証を携帯しなくてもすむからである。取得の費用は州によっては多少違うが，カリフォルニア州で3.25ドル，高くてもせいぜい10ドルぐらいだろう。

アメリカは州によって法律が異なるので，運転免許証の取得手続も州によって多少違うが，基本的な点ではほぼ同じである。ここではカリフォルニア州を例にとって説明しよう。

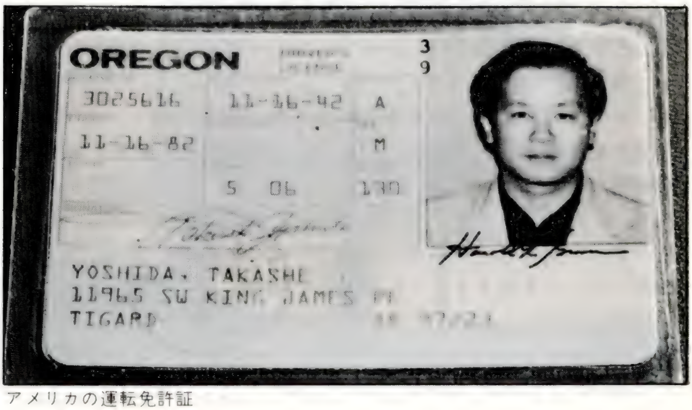
基本的には日本の運転免許の取得手続と似ており，眼の検査，適性検査，筆記試験，実地試験がある。筆記試験の問題は，構造に関するものはほとんどなく，もっぱら交通法規と運転のしかたについて問うものである。カリフォルニア州の場合は特別だが，日本語で試験を受けられる所も多い。ただし，ふつうの英語が理解できれば英語で受けた方がわかり易い，という点もあるようだ。これは試験問題が原文の英語をそのまま日本語に訳したものなので，理解しにくくなってしまったのだろう。この筆記試験については各州まちまちで，辞書持参でもよい州や口頭試問でよい州，英語の受験しか認めない州，などもある。



アメリカの運転免許の実地試験

実地試験はどの州でも自分で車を持ち込むことになっている。注意しなければならないのは，ライトやフラッシャー，ホーンなどが正常に働いていないと，受験を拒否される場合があることである。一般にアメリカの試験場は，その州内ならどこの試験場へ行ってもよい。ただし，大都市のどまんなかの試験場は混雑していていささか不親切なところもある。その点，郊外の試験場はどこも親切で免許証は郊外の生活の必需品だということもあって，是非試験に合格して免許証をとって欲しい，という係員の気持が伝わってくるようだ。

私も以前，アメリカに着いた当日に車を買ったことがあった。保険をかけるだんになって結局，アメリカの免許証を取得することになり，日本から着いたその日のうちに，Moter Vehicle Dept. へ行って Driver's Manual をもらってきて，徹夜の便で着いた当日の晩の，最悪の条件で，文字通りの一夜漬けで勉強した。基本的には，日本の筆記試験のうち構造の試験がないようなものなので，簡単に合格となった。もし英文の質問がわからなくても，試験官に何度でも質問してみることだ。実地試験も日本で車に乗っている人なら，まずだいじょうぶだ。もし落ちたとしても，すぐ再試験を受けられる州が多い。私の妻も，日本で1度も運転したことがなくても，最初に仮免をとり，今回，本免を取った。それも全部の費用が¥15000だった。



アメリカの運転免許証

交通ルールを守ろう

アメリカの交通法規といっても，車が右側を走ることを除けば，基本は日本の法規とほぼ同じといってよいだろう。だから，日本で最初に運転免許を取る時に学んだことがらを，もう一度思い出してみるのがいちばんよい。ここで筆者のアメリカで20万キロ以上走ってみた上での注意を要する点を上げてみよう。

アメリカ合衆国は連邦制であるから，各州ごとに法律が制定されている。アメリカの諸州を車で旅していると，時々，州の入口でその州内の交通法規を示す大きなサインを見かけることがある。違った州に入ったら，その州のルールをよく確かめてドライブする，という習慣を，アメリカ人はしっかり身につけているのだ。

オイルショック以前のアメリカは，ネバダ州のようにスピード無制限ハイウエイを持つ州があったり，速度制限も州によって時速75マイル，65マイル，60マイルとまちまちだった。現在では最高速度に関する限り，石油節約の大統領の大号令で一律に55マイル(約90キロ)になっている。しかし，市街地での速度制限や，最低速度などは州によって多少違っている。また，ガソリン節約の目的から，赤信号でもいったん停止した後，その交差点に右折(右側通行の)禁止の表示がなく他の交通を妨げない限り，右折できる州がほとんどだ。これは数年前までは7つの州とワシントンD.C.でできなかったのだが，現在ではニューヨーク市内とワシントンD.C.ぐらいでできないルールで，たいへんべんりなものである。

その他，州によって多少異なるのは，車検や登録制度，免許の年令制限，冬期のスパイク・タイヤの使用，特殊な車両に関することなどだ。踏切の一旦停止も，日本と同じように義務づけていた州もあったが，現在は，乗用車についてフロリダ州やマサチューセッツ州がスピードを落とすように指示しているくらいである。もちろん一旦停止のサインの出ている所では必ず停止しなければならないのはいうまでもない。各州の法規の異なる点については，AAA発行の Digest of Motor Laws で詳しく説明されている。

注意を要する日本との違い

交通ルールのうち日本と違っていて，注意を要するものをいくつか挙げてみる。

Xing（踏切通過）

鉄道の踏切は日本では必ず一旦停止しなければならないが，鉄道ダイヤの密度が日本ほどではないアメリカは，ふつうの乗用車は走りながら列車が進んでこないことを確認して，そのまま走りぬけることになっている。もちろん，特別な一旦停止の指示があったり，赤信号，遮断機が降りている場合などはその限りではない。ふつうの踏切などで日本式に一旦停止したりすると，かえって追突されたりして危険である。

No Littering（ゴミ捨て禁止）

高速で走るハイウェイは，小さな障害物でも大事故の原因になることがある。そのため，各州でハイウェイのゴミ捨てに厳しい罰則規定を設けている。no littering $500 といったサインをハイウエイで見かけることがあるが，これはちょっとした物を窓から捨てても，見つかればたちどころに500ドルの罰金という意味である。罰金の額は



ゴミを捨てると500ドルの罰金！

州によって25～500ドルとかなり巾が広い。したがって車内には必ずゴミ入れ用の袋を用意しておかなければならない。そこに溜まったゴミは，サービス・エリアなどのゴミ箱に捨てる。日本人ドライバーがとくに注意しなければならないのは「タバコの投げ捨て」である。アメリカ西部一帯の乾燥した気候の地域では，ハイウエイのわきでの山火事が多い。車窓から投げ捨てられたタバコの火は，道路わきの乾いた草に燃え移りやすいのだ。

Yield（相手優先）

イールドという単語はわれわれにとってあまりなじみのない言葉だが，高速道路の進入車線などによく出ている。本線上の車に優先権を「譲れ」という意味である。譲り合いの精神などといっていられない日本の交通に慣れきっていて，アメリカで日本式に強引にやってしまうと，相手は当然譲ってくれるものと思って走ってくるから，きわめて危険である。

また，２本の車線のどちらか一方が優先ということなしに１本に合流する場合は，alternate merging といって，両方の車線から１台ずつ交互に優先権が与えられることになっている。だから混んでいる場合に，このルールを無視して日本式に強引にやろうものならまず事故が起きるだろう。

4 Way Stop（交叉点到着順）

フォー・ウエイ・ストップは日本にない，交叉点の通過方法である。交叉点の４方向のすべてにストップ・サインがあり，所によっては４ way とか all way と標識掲示されている場合もある。T字路では３ way stop ということもある。これらの場所では一番最初に交叉点の手前の停止線で停止した車に最優先権が与えられる。その優先権の順番に従って，速やかに交叉点を通過してゆくのである。

スクール・バス

スクール・バスについては日本には特別な交通法規は設けられていないようだが，アメリカではとくに注意をはらわなければならない。スクール・バスが停まっている場合には，後続の車も停まって待たなければならない。これも州によって若干異なるようだが，一般には，赤のライトを点滅させて停まっているスクール・バスを追



フォーウエイ・ストップのサイン

い越してはならない。児童が乗降中なのだ。必ず，スクール・バスが動き出すまで待つ。また，反対側の車線の対向車も，中央分離帯のない一般道路の場合，同じようにバスが動き出すまで停車して待たなければならない。子供が道を渡ってくるかもしれないからである。中央分離帯があっても，決められたスピードに減速しなければならない州もある。

最高速度は55マイル

アメリカの速度制限は前にも述べたように時速55マイル(約90キロ)と決められているが，最低速度は州によって差があり，ハイウエイに最低速度制限の表示のある州もある。高速で走るハイウエイで，突然前方にゆっくり走る車を見つけても，スピード・ダウンが間に合わず追突ということも多いので，一定のスピード以上で走るよう義務づけているのだ。最低速度の表示がないハイウエイでも，何らかの理由で高速道路をゆっくり走らなければならない時は，エマージェンシー・ランプを点滅して，すみやかに一般道路に出るようにしたい。

最高速度はまた，道路の状況，天候，時間帯などによって安全なスピードに調節するのは当然だが，カーブなどにおけるスピードは「注意信号」の意味の黄色でスピードが表示されている。これは「こ

のカーブではこのスピードまで落として走れ」という意味だ。注意しなければならないのは，日本式のスピード制限にサバが読んである，といったことはないという点である。スピード表示は正確に表示されているのだ。私自身の体験だが，10年以上も前にアメリカで運転を始めたばかりの頃，ニューヨークのリンカーン・トンネルを出た片側4車線もある大きなカーブで，35マイルという黄色の標識があったが甘く見て40マイルぐらいで走っていたら，両側に何台も走っている真中でスピンし始めてドキッとしたことがある。以来，黄色のスピード標識はどんなことがあっても守るようにしている。

極端に低い速度制限には要注意

フリーウエイから一般道路へ出た時や，未完成のフリーウエイが途中から市街地を走る一般道路になったりした時なども要注意だが，とくに気をつけなければならないのは，小さな町の真中を通りぬける時のスピードだ。町によってはスピード違反の罰金で財政の増収を図っているのでは？　と思われるほど極端に低い速度制限を設けているところもある。とはいってもだいたい時速25マイル(約40キロ)ぐらいだが，これがスクール・ゾーンとなると時速15マイル(約25キロ)ということもあるので要注意だ。

長時間の高速走行に慣れた後で，町を走りぬけると，あまりスピードが出ていないように感じるもので，メーターを見て意外にスピードが出ているのに驚くことがある。

車線についても，市街地ではとくに気をつけなければならない。日本の市街地の車線の引き方は，実際にはその通り走れないようなものが多いが，アメリカの車線は鉄道の線路みたいなものと思ってよい。交叉点などでは必ず自分の走っている車線にしたがって進まなければならない。そのため，車線変更のできる場所で前もって自分が進もうとする車線に移っておく必要がある。万一，間違った車線のまま交叉点まできてしまったら，まずあきらめが肝心で，いったん車線にしたがって進み，再び戻ってくることを考えるべきである。

アメリカの道路標識は大きく分けると4種類になる。かつては，現在のような系統だったものではなく，文字だけの表示も多かったが，最近では，日本でも採り入れている各国共通の標識が増えてきて，われわれ外国人にもきわめてわかりやすくなっている。

ワーニング・サイン warning sign と呼ばれる黄色の標識は，「警告」が目的だからよく目立つ黄色になっている。進路の前方のカーブを知らせたりするように，道路の状態をあらかじめドライバーに知らせるためのものである。

レギュラトリー・サイン regulatory sign と呼ばれる標識は，スピード制限などの交通ルールを示すのが役目で，赤や黒の文字や記号で表わされている。とくに重要なストップ・サインなどは赤地に白の文字で表示されている。

サービス・アンド・ガイド・サイン service & guide sign は，ドライバーが安全に目的地へ着けるようにハイウエイのナンバーや方向，いろいろな施設の所在などを示すものである。

コーション・サイン caution sign は，コンストラクション・サイン construction sign ともいわれるが，工事現場などで車に指示を与えるオレンジ色の標識である。

アメリカの道路の標識は，かならず必要なところに必要なだけ表示されている。ということは，必要最小限の表示ということだから



道路わきのいろいろなサインは見落とせない

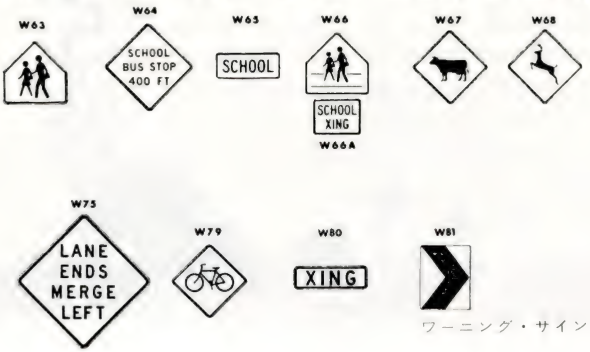
うっかり見過ごすととんでもないことになりかねない。したがって，助手席の人と協力し合って標識はすべて確認しながら走るようにしたい。もし，意味のわからない標識があったら，辞書をひいて確認するべきだ。こういうとアメリカの標識はずいぶん不親切みたいに思えるかもしれないが，日本のように，必要もないところにやたらに標識が氾濫していて，混乱させられるよりは，かえって頼れるのではないだろうか。次に4種類のサインのそれぞれについて説明しよう。

ワーニング・サイン

ドライバーがあらかじめ予測しにくい事柄についての注意だから，見落とすことはできない。とくに，カーブの手前に出ているスピードのサインは，サバを読んでいないので，厳重に守る必要がある。交叉点や横断歩道，行き止まり，坂，学校などの存在を知らせるサインもこのワーニング・サインの仲間である。また，道路標識の中で，一番楽しいのもこのサインで，鹿や，牛や馬，鳥の親子が道を横切っているサインとか，人が馬に乗っているサインなど絵入りのものも多い。

レギュラトリー・サイン

このサインは，法規で決められた事柄をドライバーに知らせるためのもので，スピード制限，一時停止，一方通行，右・左折禁止，

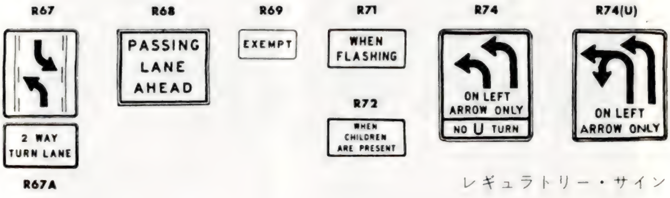


ワーニング・サイン

駐車禁止・Uターン禁止，yieldなどである。その他，最近では「ゴミを捨てたら罰金500ドル」といったものまで現われており，新しい時代の要求とともに新しいルールが生まれていることを物語っている。また，このサインは交通違反として，反則切符交付の対象となるから要注意だ。アメリカの警察といえども，ドライバーとのなれ合いといったようなことは少なく，小さな違反でもいとも簡単に反則切符を交付されてしまうのだ。

ガイド・サイン

ドライバーに道順や方向，主な都市への距離，ハイウエイの番号，その他，病院やレストラン，サービス・ステイション，ホテル，キャンプ場の所在などを教えてくれる，いわばサービスのサインである。このサインが非常によくできているからこそ，アメリカのハイウエイ・システムが世界一べんりに楽しくドライブできるようになっているといえるだろう。このサインも新しい時代の要求で，これまでのマイル表示だけでなくメートル法のキロ表示のものも増えてきている。グリーンやブルー地に白で表示されているのがふつうのガイド・サインだが，こげ茶色地のものも時たま見かける。これは国立公園とか旧蹟，キャンプ場，海水浴場，ピクニック・エリアなどの表示に使われる。ガイド・サインのなかで最も注意すべきものは「next service――miles」である。このサインを見たら，ガソリン・メーターに注意してガソリンの量を確かめておくこと。いつも

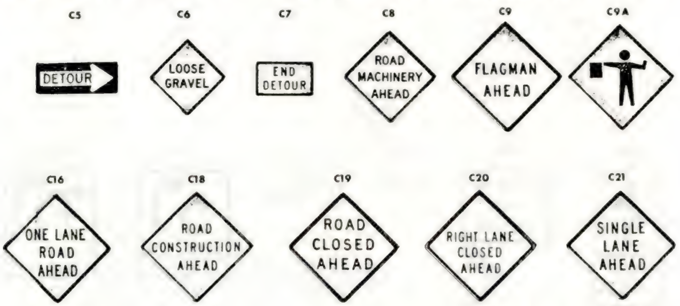


レギュラトリー・サイン

ハーフ・タンク以上に保つようにしておけば安心だ。面白いのは町や村の入口に表示してある境界のサインで，町村名と人口，高度（海抜）などが書かれている。人口59人とか150人，といった町を見つけたりするのも，ドライブ旅行ならではの楽しみだ。時どきまごつかされるのは略字や略称で，トンネルをTun.とか，ミネアポリスとセントポールをTwin citiesといったぐあいに，考えないとわからないものもある（38ページ参照）。

コンストラクション・サイン

ハイウエイを走行中に突然，工事中で急ブレーキというのは，日本ではよくあることだ。これで事故を起こしたら「前方不注意」でかたづけられてしまうのが，日本の多くのケースだろう。国民の大半が車を運転するために，ドライバーの権利も正当に認められているアメリカでは，そうはいかない。工事中の場合は十分手前でドライバーに知らせておく，という義務を工事関係者が守っているので安心なのだ。工事現場の何マイルも手前から表示しているのは，現場で作業する人たちの安全をも考えているからだ。工事関係のサインは最近ではすべてオレンジ色に統一されるようになってきたので，遠くからでもよく見える。たいてい road construction ahead のサインから始まり，prepare to stop のサインで停止する用意をし，flagman ahead の先には stop や slow のサインを手に持った人が立っていて，ドライバーに指示を与えている。最近ではウーマン・

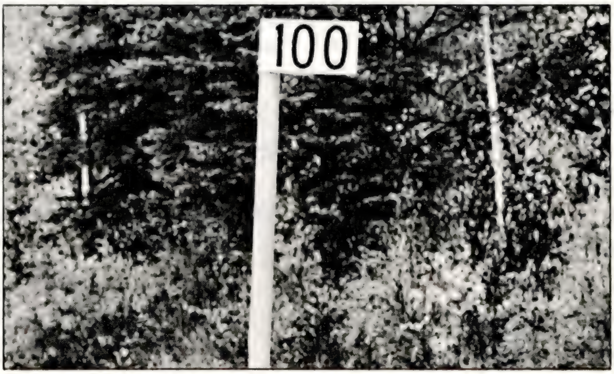


コンストラクション・サイン

リブの影響から高給のアルバイトというわけか，女子学生の flag-woman ahead と書き直すべき工事現場も増えているようだ。工事中につき回り道という場合も，日本のように不完全きわまりないものではたちまちドライバーたちからクレームが続出するので，アメリカの場合は detour のサインをたどれば，必らずもとの道路に出るようになっている。工事によっては1時間以上も仮の道路を走らされたり，かなり遠まわりをさせられることもあるが，そんな時でも根気よくサインをたどって行くことだ。

マイル・ポスト

アメリカ合衆国で最大の州で全国土の5分の1，日本の約4倍というアラスカ州は，人口がたったの40万人，つまりほとんど人が住んでいないような土地が大部分，といってよいだろう。アメリカのドライブでも道路標識だけでなく自然の景色や建物などが目印になるのだが，アラスカではその景色も季節によって変ってしまうので頼りにならない。そこで目印として役に立つのが，ハイウエイの起点から1マイルごとにあるマイル・ポストの数字だ。道順を教えてくれる場合も，かならずこのマイル・ポストの数字が出てくる。他の州のハイウエイでも同じようにこのマイル・ポストがあるが，アラスカほどは利用されていないようだ。それでも緊急時などに，自分の所在地を知らせるのに役立つことがある。



マイル・ポスト

略語にも気をつけよう

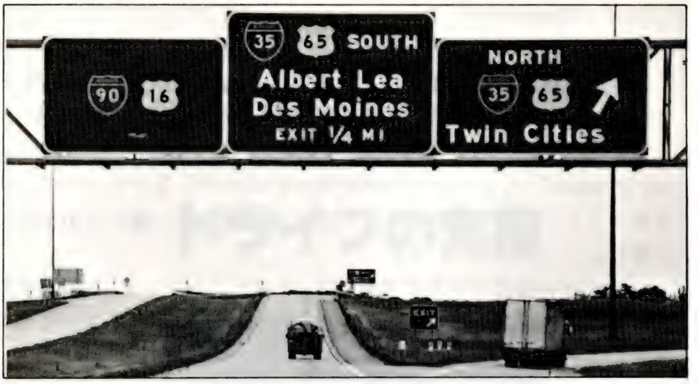
私の知人のある女性ドライバーがミネソタ州へドライブ旅行した時の話。ミシシッピー川沿いに北上して，州都セントポールへ向かっていた彼女は，ずっとセントポールというサインをたどって安心していたのだが，突然その St. Paul というサインがなくなって，Twin Cities というサインが出現したことに気がついた。持っていた地図には Twin Cities なる町はどこにもなく，彼女はすっかりあわててしまったそうだ。アメリカでは，道路サインは長ったらしく書くより簡単にちぢめるという主義から，なんでもちぢめることが多いのである。ミシシッピー川をはさんでできた双子みたいな都市のセントポールとミネアポリスを St.Paul—Minneapolis と書くより Twin Cities と略してしまったのだ。

このように，標識だけでなく略語の意味も心得ていないと，一瞬とまどうことがある。私自身も十数年前，初めてアメリカを1人でドライブした時，略語に気づかずに道がわからなくなったことがある。ニューヨークのイーストリバーのトンネルをくぐって，マンハッタンに入ろうとしていたのだが，どうしてもトンネルの入口がわからず同じハイウエイを何度も行きつ戻りつしたのである。これはトンネルのサインが“tunnel”とは書いてなく，ただ“tun.”とだけだったので，意味がわからないまま何度も通り過ぎていたのである。

ドライブ旅行で最も重要なことであるガソリンを入れるのにしても，“Fill-er up with unleaded”（無鉛ガソリンを満タンで）ということがある，これは車の her を略して使っているのだ。

略語は簡単明瞭に表示できるメリットがあるので，ハイウエイのサインにも多く使われている。次にそのいくつかを挙げてみよう。

S.F.＝San Francisco
L.A.＝Los Angeles
Bl.またはBlvd.＝Boulevard
Ave.＝Avenue
St.＝Street
Pkwy.＝Parkway



Twin Cities を示すサイン

I＝Interstate Highway

E.＝East

W.＝West

N.＝North（No. と表示することもある）

S.またはSo.＝South

Rd.＝Road

Br.＝Bridge

CAまたはCalif.＝California

Jct.＝Junction

Xing＝Crossing

Hr.＝Hour

Pk.＝Park

Dr.＝Drive

Ml.＝Mile

Mi.＝Minute

UまたはUniv.＝University

Dept.＝Department

Ln.＝Lane

Mus.＝Museum

Twp.＝Township

Pop.＝Population

Elev.＝Elevation

こういった略語は慣れればどうということはないが，辞書にも出ていないこともあるので，最初は想像力を働かさなければならない。

相手のいうことがわからない時は，“I beg your pardon”とか“Please say it again” あるいは “Please speak slowly” などといって，聞き返すこと。こちらのいうことが通じない場合は，書いて示すのが一番だ。

レンタカー会社でマルチリンガル・サービスといって，800番台を利用した無料のAvisの800—356—8326などがある。どうしてもダメなとき英語の通訳をしてくれるべんりなサービスだ。

第2章

ドライブの実際



右側ドライブに慣れよう

日本とアメリカの交通の根本的な違いは，日本の左側ドライブに対して，アメリカは右側ドライブという事だ。これ以外の多少の違いは，お互いの安全第一の精神と譲り合いの精神，適確な判断力さえあれば，日本国内を走っているのとあまり変りはないはずだ。表示がいくら英語でも，日本とは比べものにならないほど頼りがいのある道路サインが普及しているアメリカなのだから。

この最大の問題点である右側ドライブに慣れるには，一種のコツみたいなものがあるようだ。私の場合，初めの２カ月間は，兄と一緒に旅行して，錯覚を起こして左側を走らないように，いつも横から見張っていてもらった。そうするうちにいつの間にか道順を考える時にも，右側ドライブで考えるようになった。こうなってしまえば，１人でドライブしても絶対に錯覚を起こして左側を走ることはなくなる。このように，初めてアメリカをドライブしようという時は，ナビゲイター役の人に，いつも右側運転をしていることを見張ってもらうのが一番だ。

錯覚をおこしやすい場所

普通の道を走っている時は，車の流れもあって錯覚を起こすことは少ないようだが，私自身，何度アメリカへ行っても，毎回，必らず１回は錯覚を起こして間違えそうになることがある。しかし，実際にハンドルをきる前に，ハッと気がついて正しい方向にハンドルをきり直しているので，今まで事故を起こさずに済んできたのだろう。錯覚をおこしやすい場合をよく自分で心得ておいて，ここは要注意だぞ，と自分で確かめながら走ることを心がけよう。

私の経験による錯覚を起こしやすい場合は，まず**一方通行の出口**だ。一方通行では右側ドライブだということを忘れて走っているので，出口でもつい日本式になりがちだから，注意する必要がある。サンフランシスコ市内の一方通行の通りから大通りのマーケット・ストリートに出た時のこと。東京を前夜出発して，サンフランシス

コ空港に早朝着いた便だったので，ボケッとしたままレンタカーを借り市内をドライブに出かけたのだった。マーケット・ストリートへ左折した瞬間真正面の信号の向うから，青になった信号を待って一斉に私の車に正面衝突するような感じで走り出した車を見て，シマッタと思った。次の瞬間，右側ドライブを忘れたためだな，と気がついて，あわてずにギアをバックに入れて今出て来た道へ戻って，ことなきを得たものだった。こういう錯覚は，一方通行の出口だけでなく，駐車場やガソリン・スタンドなどから出る時も起こしやすいので要注意だ。また時差ボケのはなはだしい到着した当日から車をレンタルするよりは，第1日目は，空港のターミナルまで無料送迎バスの走るエアポート・ホテルに一泊し，翌日から車でという安全策も考えられる。

一方通行の出口ほどではないが，交叉点での右折や左折の時も，曲がった先の道の右側に入ることを忘れやすいので要注意。また，日本では少くなったがロータリーcircleも逆方向に進むことがあり得るので要注意だ。

日本に戻ってから

アメリカで右側ドライブにようやく慣れて日本に帰ってくると，今度は左側ドライブに戻らなければならない。これも右側ドライブに慣れた時と同じ要領で，錯覚をおこしやすい場所にきたら必らず確認しながら運転していればすぐ元に戻る。しかし，この注意を怠るとガソリン・スタンドを左に出てそのまま左車線に入れば良いのを，ついうっかり錯覚を起こし，わざわざ向こう側の右側車線に入ってしばらく進んでから，真正面から走ってくる車を見つけ，あわてて左車線に戻る，などというはめになる。これは，私が最初の頃，アメリカから帰ってすぐの実体験である。

日本では，日頃から左ハンドルの車には乗らず，右ハンドルの車に乗るようにすれば，アメリカでは左ハンドルだから錯覚を起こしにくくなり，帰国後もまた自然に左側ドライブの感覚に戻りやすい，ということもある。

ハイウェイ・ドライブのテクニック

車線変更は慎重に

アメリカの道路における車線は，鉄道のレールのようなものだと思えば間違いない。道路を上から観察してみると，すべての自動車が，本当にレールが道路に敷かれていて，その上を走っているのではないかと思われるほど整然と走っているのが，ハイウエイや市街地の交通だ。

このようなハイウエイや道路で車線変更をするということは，列車がポイントの切替でとなりのレールに移るのと同じように，正確に信号の合図を送って安全を確かめ，後続車にブレーキを踏ませるようなことをせずに車線を移らなければならない。アメリカ人のドライバーは，このようなルールに慣れきっているから，突然，日本式の運転で割り込むように車線変更などしようものなら，脱線事故でも起こりかねない。日本のドライバーのように普段から訓練されていないのだから，簡単に追突してくると思った方がよいだろう。

追い越しは車間距離に注意

ハイウエイで追い越しをする時には，追い越し車線上に後続車がいないことを早目に確かめた後，フラッシャーで合図をして追い越し車線に移る。無理にスピードを上げて追い越すよりは，自分が走っているスピードで自然に追いぬくようにし，追い越した車と十分に車間距離がとれた頃を見はからって，フラッシャーで正確に合図をして，元の車線へ戻る，というわけだ。この場合，じゅうぶん車間距離がとれているかどうかを見定めるのには，車内のバックミラーを利用するのがよい。今，追い越した車がこのバックミラーの中に確実に見えた時，というぐあいに，自分なりの目安を決めておくとよい。自車の後ろの長さの感覚がとりにくい大型トレイラー式トラックのドライバー同士は，追い越された方が，車間距離がじゅうぶんとれたので入っても良いという意味で，ヘッドライトの点滅の



こういうのとはなるべく離れて走る

合図をしてやる。この合図を待って追い越した方のトラックは，走行車線に戻るのだ。だから大型トレイラー式のトラックなどに追い越された時，この合図を送ってやると，むこうからもテイルライトの点滅でお礼が返ってきて，お互いに安全に気をくばる気持を感じて，ドライブ旅行もいちだんと楽しくなるものだ。

この大型トレイラー式トラックとの追い越しや追い越されで，大きな事故が起こることがあるが，これはトラックの起こす乱気流の恐さを知らないからだ(最近では，牽引しているトラックの屋根の上にスポイラーをつけて，多少でもこの乱気流をやわらげる工夫もされてはいるが)。トレイラー式トラックと並列して走ると，車体がトラックに吸い寄せられるようになることがある。出来るだけ離れるようにして走り，吸い寄せられた時は，成り行きにまかせるなどということはせずに，自力でハンドルを切って横に逃げるようにする。とくにハイウエイをのんびり走っていて，突然後ろから追い越されるような時は要注意だ。また横風の強い日の追い越しや追い越されも要注意。自信の無い時は，スピードダウンすれば問題は一挙に解決する。トレイラー式のキャンピングカーを引っぱっている時などは，とくに後ろの軽い車体のトレイラーの部分が簡単に吸い寄せられるので要注意だ。普通の車の場合は，スピードダウンで切りぬけられても，トレイラー式のキャンピングカーを引っぱっているよう

な時には，急にスピードダウンするとよけい横ゆれ sway を起こす。トレイラー部分だけにブレーキを利かせる装置があれば，それを利用すればよいが，無い場合には，逆にいったんスピードを上げ，横ゆれを無くしてから徐々にスピードをダウンしなければならない。

このようにハイウエイには，さまざまなタイプの車が走っているので，お互いの平和を乱さないように，アメリカ人の走り方を見習い，アメリカ式に走る必要がある。

片側1車線のハイウエイや一般の道路の追い越しも，アメリカ式では多少違う。走っている車のスピードが日本とは全々違うので，私はいつも対向車線の視界上に1台でも車が見える時は，対向車線に入らなければならない追い越しはしないことにしている。あせらなくても，後でいくらでも時間を取り戻せるのがアメリカのハイウエイだからだ。この対向車線の追い越しで一番恐いのは，雨の日の白いペイント車だ。はね上がる水しぶきが真白に見え，その向うに白い車がいても全々見えなくなるのだ。このため，アメリカでは片側1車線のハイウエイを走る時は，昼間でもヘッドライトをつけて走る車が多い。遠くにいる車が先に進んでいるのか，向かってきているのかわかりにくいので，雨の日でなくても真昼間からヘッドライトを点灯して走ることが多いのだ。

ドライバー同士の合図

片側1車線のハイウエイのヘッドライトの合図や，トラック・ドライバーの追い越しの時のライトの合図などの他に，ドライバー同士の合図としては，自分の進む方向を示すフラッシャーや停車の意思を示すブレーキライト，緊急の合図のエマージェンシーライトぐらいで，これらの決まったもの以外のまぎらわしい合図はしない方がよい。

ドライバーの合図で，知っていた方がよいのは，車がエンコして助けてほしい時に，ボンネットを開けたり，白い布をかかげて救助を頼む方法だ。停まってくれた車に，レッカー車を呼ぶ手配を頼むのである。また，ドライバー同士の合図で，今いちばんアメリカ人が利用しているのはＣＢラジオ（市民バンドの車載無線）だ。これが

エンコした時の救助や，さまざまの情報交換にいちばん便利なのだ。州によっては，このＣＢラジオのチャンネルのある部分は，ハイウエイ・パトロールがモニターしている。救助が必要な時はすぐハイウエイ・パトロールと交信できるので非常に心強いのだ。しかし，世界で外国人に無線機の使用を許可している国はほとんど無いだろうし，アメリカでも正式にはトランシーバーでも日本人旅行者が使用するのには現在のところ問題があるようだ。

ハイウエイの出口には気をつけよう

ハイウエイの中でもエキスプレス・ウエイやフリーウエイと呼ばれる高速道路の出口 exit には，かなり手前に何度も，出口の最寄りの市町村，名所，出てから利用できる道路やハイウエイの番号，州によっては出口の番号exit number が示されていて，ほとんど見落とすことがないようになっている。exit number はふつう地図に黒地に白の番号で印してある。

出口のサインで気をつけなければならないのは，出口の所にあるサインで急に気がついてあわてて急ハンドルを切って出口を出るようなことの無いようにとの配慮からなのだが，前もって示してあるサインには詳しく書いてあっても，出口そのものには exit のサイン



ハイウエイの出口には注意しよう

か番号だけのサインしか出ていない場合があることだ。うっかりしていると，本当に自分の出ようとしている出口はこれなのかと，一瞬迷ってしまう。出口に近づいたら早目に出口側の車線に入り，十分にスピードを落としてから出る。この時，黄色のワーニング・サインの速度まで確実にスピードダウンしておかないと，とんでもないことになりかねない。高速で一日中走っているとスピード感覚が鈍っているから，ワーニング・サインが指示するスピードと車のスピード・メーターが頼りという，飛行機の計器飛行に似た要領で安全に出口を出ることになるのだ。

ハイウエイの出口には，出口専用車線 exit only が一番右側の車線(場所によっては1車線だけでなく2車線以上もある)に出ていることがある。この出口を出る時はそのまま進めばよいが，直進する時は，左の走行車線に寄らなければならないことがある。

もし，自分が出る予定の出口を通り過ぎてしまった時や，出口ぎりぎりで気がついた時は，あわてずに次の出口まで行く覚悟をすぐ決めることだ。そして次の出口が一般の道路なら，いったん外へ出



複雑なインターチェンジ（シカゴ）

て，今まで east に進んでいたのなら west というぐあいに，今まで進んでいた高速道路と同じ番号の反対方向へ行くサインを探す。south なら north というように，もう1度乗り直せば戻れるわけだ。ただし，出そこなった次の出口が同じような高速道路とのインターチェンジの場合は要注意。クローバー状のインターチェンジならたいてい2番目の出口を出て，またすぐ右へ入れば自然にUターン出来るわけだ。出口の道路の様子がよくわからない時は，一般の道路の出口を探した方が無難だ。

有料道路

アメリカの交通システムの項で述べたが，アメリカ大陸を東へ向かうにつれ有料道路が多くなって来る。turnpike, thruway, parkway, tollway, toll road, expressway, causeway といった名前がついた有料道路は，一般に入口や出口が少ないので，いったん入ってしまうと非常に快適なドライブが出来る様になっている。(しかし途中の街などに時々寄ってみて，アメリカの裏道を楽しむドライブには向いていないといえるだろう)。

料金の支払いは，インターチェジの出入口が少ない有料道路は，入口でチケット ticket を受取って出口で支払いをする方法が多い。インターチェンジを多く取らなければならない市街地を通る有料道路は，ところどころにトールブースまたはトールゲイト toll booth (toll gate) を設けてあり，ここを通過するごとに支払いをする。こ



料金所－EXACT CHANGE のレーンに注意

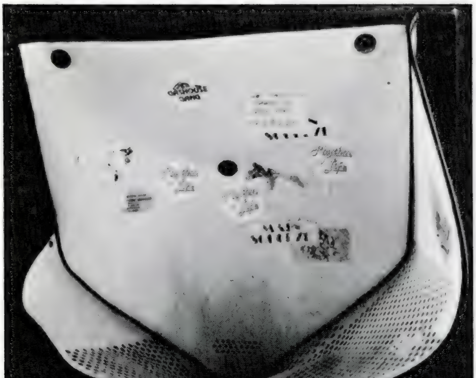
の場合エグザクト・チェンジ exact change のサインの出ているところは，コインで支払いおつりをもらう必要のない乗用車だけの車線で自動式の機械になっているので，事前に小銭が足りるかどうか知っておく必要がある。car 25 cents といった表示をすばやく読みとり，ナビゲイターの席の人が運転者に小銭を渡すようにする。コインを機械の投入口に投げそこなったら，車から出たりしないで，ホーンで合図して拾いにきてもらう。1セントのコイン penny は使えない場合が多い。

有料道路には call box という救助用の電話も用意されているところが多いので，緊急時 emergency には便利。

たいていの有料道路には，外へ出ないで用が済むようにサービスエリアにガソリン・スタンド，レストラン，ピクニック・エリアなどが用意されているが，たまには，no service の有料道路もある。

有料道路も，普通の高速道路も，走り方には違いは無いが，しいて挙げるなら，ついうっかりするとスピード感覚がにぶって toll booth でスピードダウンが間に合わず追突ということがある。

また，有料道路の中には，乗用車専用になっているものもあり，そんな道路では大型トレイラー式のトラックのことなど忘れてしまい，前に述べたように，一般道路に戻った時，大型トレイラー式のトラックに追い越されると横風をくらってふらふらさせられたりすることがあるのを忘れてはならない。



EXACT CHANGE はこの中にコインを投げ入れる。

橋やトンネルでは

アメリカのハイウエイの橋やトンネルの場合，一般の道路とは多少条件の違う所がある。サンフランシスコのゴールデンゲイト・ブリッジなど，昔からの橋は一般の道路よりも車線が狭くなっているから，隣りの車線の車と接触事故を起こさないようにバックミラーなどを使って，自分の車の位置をよく確かめる必要がある。高速道路でなく一般の片側１車線のハイウエイに旧式の橋がかかっているような場合，ナロー・ブリッジ narrow bridge のサインがあると橋の部分だけ道巾が狭くなっている。また，ナロー・ショルダー narrow shoulder のサインがある時は路肩の部分が狭くなっている。こんな所は車が道の真中の方にはみ出して対向車と接触事故を起こしやすいから要注意である。この場合もバックミラーなどで自分の車の位置をよく確認して，かならず車線内を走りながら橋の上に進む。また橋の上の道巾にも見当をつけて，まっすぐ橋の上を通過するようにする。

橋の上で気をつけなければならないのは横風だ。大きな吊橋式の多いアメリカでは，想像以上に強い横風を受けることがあるので風の強い日に要注意。自分の走っている車線からはみださないようにスピードダウンしたりハンドルなどでコントロールする。



橋やトンネルはふつうの道路と違う場合がある

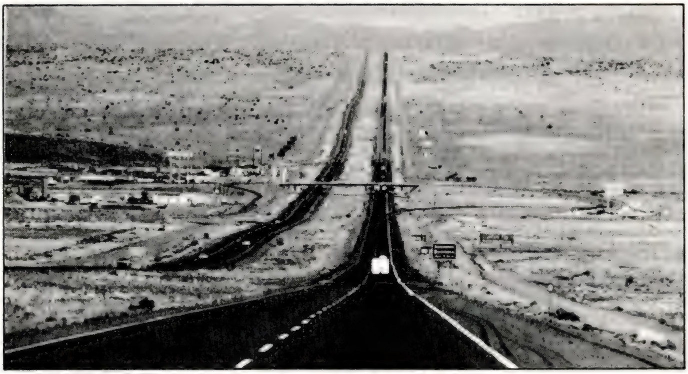
トンネルの中も道巾の狭い所がある。ニューヨークのリンカーン・トンネルやミッドタウン・トンネル，ホランド・トンネルは出来上がってから，かなり年月がたっているため道巾が狭く，普通の乗用車でも車線ぎりぎりという感じだ。maintain 45 mile といったサインが出ているので慣れないうちは少し怖い。そんなに狭く感じるトンネルで隣りの車線を大型バスやらトレイラー式トラックの大きなのが轟音をたてて走りぬけて行くのだから。この場合もバックミラーで左側の車線をたよりに，自分の車線からはみださないように注意して，あまりきょろきょろしない方がまっすぐ走れる。運転席の左側の手もとにあるバックミラーが一番頼りになるのだ。

トンネルや橋の上で，各車線ごとに信号がついていることがある。たいてい赤，オレンジ，グリーンのサインで，通常はグリーンのサインの下を進むことになる。車線変更禁止(no passing または do not cross lane)の指示のあるところではテレビカメラを利用したりして常時監視しているから，車線変更をすれば99パーセント出口でつかまるので要注意。

キャンピングカーなどの場合，プロパンガスを積んでは通れないトンネルや橋がある。また一定の車線に指定されていることもある。赤色のプロパンガスのボンベのサインに注意。

ハイウエイは駐停車禁止

たいていの高速道路は緊急時 emergency 以外は全線駐停車禁止となっている。駐停車が出来るのは，サービスエリア内の指定された所か，景色の良い所でスナップ写真を1枚というために設けられているシーニック・ビュー scenic view だけである。緊急の場合でも一定の時間内にレッカー車で高速道路から運び出さなければならないと法律で決めている州もある。緊急で路肩に車を停めた場合，日本の道路のような調子で道をうろうろすると非常に危険だ。人間が道路脇にいるということにあまり慣れていないアメリカのドライバーには，それだけで大事故に結びつくことがある。ちょっと1枚写真を撮りたいと思っても，ハイウエイではやたら停車出来ない。それだけでもすぐ違反になってしまうので，のんびりしたドライブ



こんな道を何時間も走っているとスピード感覚も鈍る

旅行を楽しむのなら，何度もいうように，旧道のコースをお勧めする。

スピードといねむり

片側2車線以上の高速道路をノンストップで何時間も走っていると，スピード感覚が麻痺することがある。そういう時は，スピード・メーターでチェックしないと，いつの間にかスピードが上がってしまいがちである。かつては州によってはスピード制限の無いハイウエイもあったが，現在では，全米の最高スピードは55マイルと決められている。これは，ひとつには省エネのため，もうひとつには事故を減らすためということなのだ。われわれも，まだアメリカの交通に慣れていないという意味でも是非，最高スピードの55マイルは守るべきだろう。どこまでも続くハイウエイを一日中走っていると，気も大きくなり，こせこせした日本の狭い道路を少しでも早く目的地に着こうとあせっていたのが不思議に思えてくるものだ。ゆったりと大平原を行く幌馬車隊の気分になってくればしめたもの。この先どんなことが起こるかわからないということでも，余裕を持ってドライブしたい。

ただし，あまりのんびり走ると，いねむりの原因にもなる。アメリカの事故の原因の中でいねむりが大きな部分を占めるといわれる

ほどだ。いねむり防止の道路の設計も土木工学の専門家が研究してもいるようだが，一番確かなことは，少しでも眠けを覚えたら我慢しないで，すぐ次のサービスエリア(service area または rest area)で車を停め，交代するドライバーがいれば，交代をする。交代が出来ない時は，車から降りて芝生の上を散歩したりして，身体をほぐすとよい。いねむりの原因のひとつに，ルーム内のバックミラーの用いすぎからもある。眼のピントを何度も調節するためか，眼が疲れやすくなるのだ。また，一日中，強い光の中をサングラスをかけずに運転するのも，眼が疲れて眠けを覚える原因となる。drowsy？と感じたらすぐ自動的に次の出口で出るか，最初のレストエリアで停めるというのが鉄則だ。アメリカでは2時間毎に休む習慣は無い。

タイヤと荷物のバランスを保とう

日本では，丸坊主のタイヤをつけたレンタカーで事故が起きたという事件が問題になったことがあるが，アメリカのレンタカー会社で借りる車は，まずそんな心配はない。ほとんどが新車の状態で走行距離もせいぜい5000マイル以内の車なので，タイヤなどもまったく心配ないが，長期間のハイウエイ・ドライブには空気圧に注意が必要だ。タイヤにはたいてい何ポンド(max. ○○lb)と空気圧が表示されているので，ガソリン・スタンドのエアーポンプで自分でチェックできる。

いくら新しいタイヤでも荷物の積み方によっては，スピンするようなこともあるので，荷物はバランス良く積むようにしたい。重い荷物を全部トランクに詰め込み，車体の前が浮いているような状態は，ステアリングの利きも悪く雨の日など簡単にスピンをしてしまうので要注意だ。どうしても後ろが重くなるような時は，前の座席の足もとに重いものを置くとか工夫して，バランスをよくする。

アメリカで車を買って旅行するような場合，たいていのタイヤは保証つきで売っているので，全国どこでも保証が得られる名前の通ったメーカーのタイヤが便利だ。また，アメリカ中いたるところに支店のあるシアーズのような会社のタイヤも便利だ。長期間のドライブ旅行を続けるような場合は，買う時は高いが高級なタイヤの方

が何倍も長持ちして経済的なものである。

ドライブ中に，一定のスピード以上になると車体がゆれるようなことがある。これは，たいていタイヤのバランスが悪いためで，タイヤを回転させてバランスを調べる spin balance でチェックするとよい。毎朝出発した時だけゆれを感じるのは，バランスが悪いのではなく，冷たい地面に接していた部分と陽光が当っていた上の部分の温度差によるもので，温まった後，ゆれがなくなれば問題はない。

レンタカーによってはスペアのタイヤが，車の重量を減らす目的で薄型のものになっていることがある。これは長時間の使用には不向きな文字通りのスペアだから，出来るだけ早くパンクしたタイヤの修理をしてもらうべきである。

高速道路の橋やトンネル内など路肩の無い道路上でパンクした時は，その場に停まってタイヤの交換など出来ないのがふつうだ。この場合，タイヤやチューブの安全よりも，交通の安全のためにタイヤ交換のできる所までそのままなんとか走って行かなければならない。

やっかいなハイドロプレイニング現象

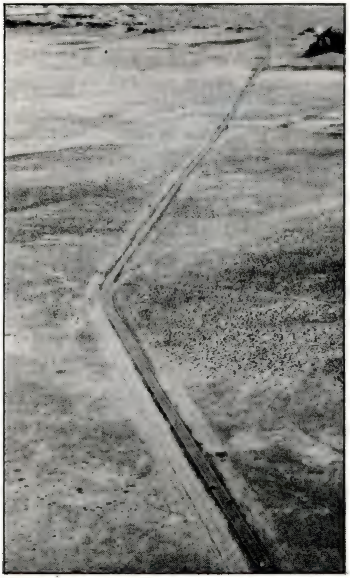
アメリカ大陸は，日本のような海洋性の温暖な気候とは違い，大陸性の気候のため日本では想像もつかないような気候になることがある。多少の雨ならたいした問題ではないが，雨量が多くなるにしたがってよく起こるのが，ハイドロプレイニング現象と呼ばれるやっかいなしろものだ。タイヤが高速で回転するため，タイヤと地面との間に水の膜が出来て，この膜のために，タイヤが地面をグリップ出来なくなり，水の上を浮いている状態になる。これは実際に体験してみないとわからないかもしれないが，ハンドルが全く利かなくなる恐ろしいものだ。大雨の時は徐行するのがいちばんだ。

ハイドロプレイニング現象を起こすほどではない雨でも，ふだんより車間距離を多めにとりスピードを落として走るのが常識だ。日本のようにサバをよんで最高速度を決めているのとは違い，実用本位の指定をしているアメリカでは，雨の日も晴天の日とたいして変わりはないなどと思っていると事故のもとだ。視界も悪くなるので，

日中でもヘッドライトをつけ自分の車の位置を周囲の車に示しておかなければならない時もある。スモール・ランプだけでは小さすぎてほとんど役にたたないのだ。

風をさえぎる山などが少なく，どこまでも大平原といった地形が多いアメリカ西部をドライブする時は，風の恐ろしさを感じさせられる。ちょっとでもゆだんすると，広いハイウエイの隣りの車線の真中ぐらいまで飛ばされてしまうこともある。そんな時は風の方へ強くハンドルを切れば良いのだが，風を防げる物の陰に入ると逆に車線の反対側に寄せられてしまうし，また大型トレイラー式トラックの後ろなどでも突然，風の力が無くなったりするから，前もって風向きや風力などを読みながらハンドルを握る必要がある。ガスティー・ウインド gasty wind のサインのある所や吹き流しなどがハイウエイの脇に設置してある所は，とくに注意が必要だ。

ドライブ旅行中に，砂漠の中で砂嵐に会うこともあるかもしれない。とくにひどい時は，砂がこない所まで退避するか，停車しておさまるのを待つ。砂は車のトラブルの原因にもなりやすいのだ。ヘッドライトの点灯が必要な時もある。


砂漠の1本道は風に気をつけよう

日本では本格的なハイウェイが雪国に少ないこともあって，雪のハイウェイ・ドライブに慣れている日本人はまだ少ないだろう。アメリカでは雪道でも高速で走るため，チェーンはほとんど使わず，スノー・タイヤやスパイク・タイヤが常識となっている。湿気の少ないスキーに最適の雪が多いアメリカの雪道では，いったんすべり出すと日本の雪道より停まりにくく感じる。

あわててブレーキを踏んだりしてタイヤの回転を停めてしまうと，よけいすべってしまって，どこへ向かって行くのかわからなくなってしまう。タイヤと地面をうまくかませるように，すべり出したらいったんブレーキを離し，タイヤを回転させて徐々に停まるようにする。また，すべって行く方向にハンドルを切るなど，時には逆ハンドルも必要なこともある。要するに雪道では急加速，急発進，急ハンドル，急ブレーキなどを極力避けて，おとなしく運転することだ。私の体験だがアメリカで過ごした最初の冬，スノータイヤがかなりすりへっていた時のこと。ニューヨーク郊外のハイウエイで急に雪が降り出し，みるみるうちに積もり出した。ふだんならすぐ除雪して走り易くなるハイウエイも，除雪車が来るのが間に合わないほど急に降りだして，積もったのである。前方に急な坂道があり，このまま行ったのではひょっとしたら登りきれない，今のうちにシフトダウンしておけば登れるかもしれないと考えて，後続車があまりいないのを確認してから，シフトダウンを実行した。次の瞬間，車がスピンし始め，ハンドルもブレーキも全然利かなくなり，何がなんだかわからないうちにハイウエイの真中で1回転してしまい，進行方向と正反対になってやっと停まった。ハイウエイの向うの方に眼をやると，私の車めがけて正面衝突するように数台の車が走ってくる。あわててハイウエイ脇の空地に飛び込んだものである。

一般にアメリカでは，日本海側のような豪雪というよりは，北海道のような，気温は低いが降雪量は少ない地方が多い。また，雪が降っても，雪に慣れている州のハイウエイ・デパートメント highway department は，活動が早く，すぐ除雪してしまう。そのため冬期閉鎖 closed in winter と地図にあるハイウエイ以外は，閉鎖されることもほとんどなく，冬のアラスカでさえドライブ旅行は意外に快適に楽しめるのだ。

不凍液の検査やバッテリーのチャージは常識だが冬とくに注意を要するのは，アメリカではハイウエイに積もった雪をすべりにくくするために除雪と同時に塩をまく地方が多いことだ。これが冬の間じゅうついていると車の下の方がすぐ錆びてしまう。レンタカーの場合は，レンタカー会社がやるので心配ないが，自分の車の場合は，

車体の下をコーテイング coating してもらったり，まめに洗車をする必要がある。

アイスバーンになった時のすべり止めのために，鋲を打ったスパイク・タイヤ studded tire の使用は，州によって使用期間などの制限があるので要注意(ランドマクナリーのロードアトラスの最後のページに出ている)。

面白いのは，冬の寒さの厳しい地方でよく見かける，車のフロントグリルの前に電気のコードをぶらさげて走っているものだ。これはエンジンをスタートさせるために，前もってヒーターで温めておくための差し込みのコードで，このコードのコンセントが用意されている駐車場などもある。

冬のアメリカのドライブ旅行は，意外に簡単とはいっても，頼りの大切な足は車なので，整備は完璧にして，ガソリンはいつもハーフタンク以上にしておくなどの注意がとくに必要だ。

バックミラーで安全運転

アメリカの普通の乗用車は，ルームミラーの他にバックミラーが運転席のすぐ左側にひとつついているだけのものが多い。慣れないうちは不便を感じるが，実は，これが高速のハイウエイ・ドライビングには非常に便利なのだ。かなり遠くの車の動きが正確にわかるからだ。日本式にジグザグ運転で，車と車の間をぬって走るには死角が多すぎて困るが(死角になっている所の状態を確認するには首をまわして，直接自分の眼で確かめる以外に方法は無い)。というわけで自然に運転がおとなしくなる。このバックミラーのおかげで，アメリカ人ドライバーはルールを守っておとなしく運転しているのではないか，と思う。

ロサンゼルスのハイウエイのように，何車線もの車がいっせいに高速で走る場合は，ルーム・ミラーも重要になってくる。後続車が今どこにいるか，常時チェックしておくと安心だ。ただし，前にも述べたが，眠けを覚えた時に，このルーム・ミラーを使いすぎるとよけい眠くなり，居眠り運転の原因ともなるので要注意。

キャンピングカーやバンなどのように車巾がある車では，車線の

位置を確認するのにもバックミラーは便利だ。たいてい両側に大きなバックミラーをつけているので，タイヤの位置と車線の位置の関係も確認できる。よくトレイラー式のキャンピングカーを引っぱっている車が，両側に大きな予備のバックミラーをつけているが，これはトレイラーを切り離した時は，同時に取りはずしておかないと違反になる。

頼りになるハイウエイ・パトロール

アメリカのハイウエイはノーパトロール no patrol といったサインのある特別なハイウエイを除いて，警察のパトロールカーが定期的にしばしばパトロールしている。ハイウエイで何か困った時などには非常に役に立つのだ。アメリカでは，女性1人のドライブで故障したような場合は，路肩で車の窓を全部閉め，ドアも全部ロックして，ボンネットを開けた状態でパトロールの車がくるのを待ちなさい，とよくいわれる。ハイウエイで見ず知らずの人に助けてもらって，問題が起きるケースがあるからだ。普通のハイウエイなら，ちょっと待っていると不思議なほどすぐにパトカーがきてくれる。

パトロールに助けを求める方法としては，このようにボンネットを開けておくと故障であることが一目瞭然でわかりやすい。ハイウエイによっては，パトロールはパトカーだけでなく，オートバイや，



ハイウエイ・パトロールは頼りになる存在だ

ヘリコプター，軽飛行機を利用しているところもあるから，スピード違反には要注意。道の真中でボンネットを開けたままで停っているのは非常に危険だ。走っているうちに路肩に寄せる余裕がある場合は，後続車を確かめ，サインを送って安全に路肩に寄せる。もし他の交通を妨げる場所に停まってしまった場合，後続車への合図を真っ先にし，停止標示板その他の緊急用の合図などで十分かつ安全に，後続車が別の車線に移ることのできる距離をとって合図する必要がある。そしてパトロールを待つか，ハイウエイのコールボックス call box からレッカー車を呼ぶか，通りがかりの車に最寄りの電話でレッカー車を呼んでもらうように頼む。

車間距離はじゅうぶんとろう

車間距離は，日本のハイウエイでも，時速○○キロの時は××メートルあける，といったぐあいに目安になる距離をハイウエイ脇に実際に示したりしている。アメリカ中をトレイラーをひいて旅している私の仲間のあいだでは，「前の車との車間距離は，右手を前にいっぱいに伸ばし，親指を横につき出し，その親ゆびの影に前の車がかくれるようならば安全だ」といったやり方で，車間距離がくっつき過ぎないようにしている。ハイウエイを一日じゅう走っていると，ついスピード感覚も麻痺してしまい，おまけに車間距離も気にならなくなってしまう。普通，時速55マイルで走っていると停まるまでに65～75メートルの距離が必要だ，ということをいつも頭に入れておこう。前の車が停まっている状態でなく，走っている状態のとき後ろから前の車より早いスピードで追突するケースも多く，これも事故の原因となっている。追突事故の恐ろしさを知っているアメリカ人が安全な車間距離で走っているところへ，車間距離とは関係なしに，日本式に割り込んだりすると，相手はそのぶんだけブレーキを踏んで車間を調節しなければならなくなる。そういったことにあまり慣れていないアメリカ人は，あわててしまうので要注意だ。また，追い越しの時もむこうは，十分に自分の前に安全な車間距離をとって入ってくれるものと思っているのだ。アメリカでは，相手にブレーキを踏ませるようなことはしない，ということをいつも忘れ

ずに。

エンジンブレーキを利かす

最近では，日本でもノークラッチの車が増えたので，ノークラッチの場合のエンジンブレーキの扱いに慣れているドライバーも多いはずだ。アメリカの車のほとんど，レンタカーの99パーセントはノークラッチの車と考えてよい。

アメリカでは，急な坂よりも，いつの間にか登って，いつの間にか下っていた，という坂道も多い。ヒル hill といったサインが無いと気がつかないこともある。長い下り坂では，必らずエンジンブレーキを利かせないと危険だ。峠の頂上にトラックなどのブレーキチェックのための広場が設けてあったり，下り坂でブレーキ故障といった時のためのトラック用避難路 truck runaway のある坂もある。一般の乗用車の場合は，確実にエンジンブレーキを使って坂道を下ることだ。ガソリンを倹約しようと，エンジンを停めて道を下るようなことは間違ってもしないように。

シフトを“D”(ドライブ)から一段落として，2nd(セカンド)にして，一旦フートブレーキで十分にスピードを落してやると，エンジンブレーキが利き始める。それでもスピードが出過ぎるようなら同じ要領でさらに一段落としてやればよい。坂道以外でやたらにエンジンブレーキを使うのは禁物だ。後続車へのブレーキ・ライトの合図なしで急にスピードが落ちるので，追突事故のもとになるからだ。

夜間のドライブ

州によって多少違うが，カリフォルニアでは日没30分後から，日の出30分前までと，前方300メートルにいる人や車が見えにくい時はヘッド・ライトを点けなければならない，というように決められている。日本のように薄暗くなるまでバッテリーの倹約だなどといっていると違反になるばかりでなく，沢山の車の中で1台だけ点灯していない車は見落とされやすく，大事故の原因になりかねない。

信号で停まっている時も，アメリカではヘッドライトを消す習慣

はない。安全のためにヘッドライトをつけたままにするアメリカ式の習慣を身につけないと，これも危険だ。しかし，反対方向からくる車のためにビームを下向きにしたり，前を走っている車に近づいたらビームを下げるという習慣は日本と同じで，これも法規で決められている。

慣れないハイウエイで，サインを深しながらの夜間走行は，せっかくのアメリカの大自然の素晴らしさを楽しめないだけでなく，翌日のドライブにもさしつかえるので，出来るだけ控えるようなスケジュールをたてた方がよい。市街地から離れたハイウエイの夜間走行で，一番注意が必要なのは家畜や野生動物だ。たかが動物と思っていると，馬みたいな大きな動物が飛び出してきて，相手だけでなく車もめちゃくちゃ，というケースが多い。

私自身の経験だが，途中で何度も写真を撮ったために予定がどんどん遅れ，国立公園を走っているうちに夜になってしまった。宿泊予定の街まで，あせりながら車を走らせていた。地平線のかなたのハイウエイの先に2つのヘッドライトが小さな2点の明りに見える状態だった。このヘッドライトが突然片眼になってしまったのだった。片方のヘッドライトが急に切れたのかな？　などと思った。が，次の瞬間，眼の前に突然馬ほどもある大鹿が見えた。一瞬右へハンドルを少し切った。すると向こうも右へ寄ってくる。こっちはまた左へハンドルを少し切る。むこうも左へ後ずさりする。思いっきり踏んだブレーキでも，もう間に合わず大鹿のお尻に正面衝突。大鹿はもんどりうってハイウエイの脇にころげ落ちてしまった。打ちどころがよかったのと，こちらが片眼のヘッドライトに不思議に思ってスピードを落としていたのが幸いしたのか，大鹿もすぐ跳び起きて走り去ってしまった。こちらの車もめちゃくちゃということにはならなかったのは不幸中の幸いだった。翌朝，車を点検するとボンネットの堅い隅が少しへこんでいた。もしも，スピードを落とさないで，ぶつかったらと，ぞっとしたものである(私の車と対向車の間に大鹿が出現したために，対向車の片方のライトが隠れてしまったのだった)。

市街地ドライブのテクニック

アメリカの市街地の道路も，上から見るとハイウエイ同様，何車線もの線路のように見える。整然とした車線や交叉点を見ていると，アメリカの交通システムがいかに安全を重視しているかがよくわかる。

市街地を走る場合，目的地を正確に地図で確かめ，走るルートも事前に地図の上で確認をしておく。走り始めたら道路サインを頼りに，正確に走るようにしたい。とくに交叉点などで，目的地へ行く車線に入りそこねた場合でも，日本式にうまくごまかすようなことは通用しない。必ずいったんあきらめ，指定された方向へ進み，Uターンや回り道をして戻ってくる，という余裕が必要だ。

数年前までニューヨークのマンハッタンは交通渋滞時のホーンの喧ましさで有名だった。それも前の車が動かないと後ろの車が鳴らしっぱなしにするほどのものすごさ。ここ以外のアメリカの都市で，ホーンの音を聞いたことはないといってもよいほどだった。つまり，アメリカでは一般にめったにホーンを鳴らさないのだ。日本でよくやる，前に歩行者や自転車がいると，ちょっとホーンを鳴らして徐行もしないで通りぬける，というやり方はアメリカでは絶対に通用しない。そんなことをしようものなら何ごとかと，逆にどなりつけ



整然とした市街地の交叉点

られるのがオチだ。前方の道路上に少しでも危険を感じる人や物があったら，ただただ徐行や一時停止してから通りぬけるのがアメリカ式なのだ。人ごみの中をぬって車を走らせる，などという機会はアメリカでは少ないだろうが，そんな場合も，日本では歩行者の方が自然に車に道を空けてくれて，そこをドライバーは安心して通りぬけて行くのがふつうだが，アメリカではそんなことは絶対にありえない。歩行者がいなくて安全を確認してからでないと通りぬけられないのである。

前にも述べたが，市街地での車線変更はアメリカ式のバックミラーでは，日本のようにはゆかないので，必らず眼で見て確認し，サインを出してから行なう。また，スクールゾーンなど極端に制限速度の低い場所も注意を要する。これで一番注意を要するのは，交叉点である。交叉点にはストップ・サインか信号機が必らずあると決まっているためか，日本のように大げさなものでない，ごく簡単でめだたない信号のために，つい見落としてしまうことがあるのだ。交叉点の信号は，くれぐれも見落としのないように。

オフロードでは

アメリカでは，原則として道路以外のところを走ることはないが，場所によっては車で入れる砂浜などがあって，ドライブ旅行をもっと楽しいものにしてくれる。ロサンゼルスの北方200マイルのピスモ・ビーチや，フロリダ半島のデイトナ・ビーチなどが有名だ。こんな海岸でも，何台も他の車が走っているので安心，とゆだんしていると，砂にはまりこんだりする。砂の上を走るためのブヨブヨの大きなタイヤをつけたデューン・バギーのまねなどしないで，おとなしく走ることだ。砂の上のドライブを思いきり楽しみたいのなら，デューン・バギーをレンタルした方が，ダイナミックに楽しめる。

砂漠地帯にはオフロードのドライブを楽しめる所が多い。最近日本でもはやりだした全輪駆動の 4WD が実際に能力を発揮できるのは，アメリカの大西部の砂漠地帯ぐらいなのだ。ユタ州のキャニオン・ランドやモニュメント・バレイあたりは，4WD でしか入れないコースがいくつもあり，4WD に乗りかえてでも入って行きたくなる



デイトナ・ビーチは車で入れる海岸だ

ほどだ。

これらの砂漠へのドライブには，いくら 4WD だからといっても安全ではないコースもあるから，レインジャー・スティションで相談したり，道路上のサインに忠実に従がう必要がある。

車のスピード記録で有名なボンネビルのあるユタ州のグレイト・ソルト・レイク・フラッツへ出かけた時のこと，今年は例年になく雨が多くて，と地元の人が教えてくれた。ぜひ塩の砂漠の中へ車を乗り入れて撮影したいものと出かけてみたが，案の定，ハイウエイから砂の砂漠へ車を乗り入れて動けないでもがいている若いカップルの 4WD の車がいる。4WD に乗りかえれば，これぐらいのぬかるみはなんともない，という甘い考えはフッとんでしまったという。われわれも同じような甘い気分でドライブしていたことの罪ほろぼしに，脱出の手つだいをしたのだった。

パーキングの知識

アメリカでは，個人の住宅以外の人が集まる場所には，必らず必要な駐車場のスペースを用意するのが，常識のようになっている。このため，大都市の中心部，いわゆるダウンタウン以外では，車の駐車のことを心配することがほとんど無いのがアメリカのドライバーだ。ダウンタウンで一番てごろなのが，道路際のパーキングメーター式の駐車場だ。これは銀座あたりの裏道に設置されているものとほぼ同じようなもので，料金は1セントから25セントまでさまざまで，駐車出来る時間も，周囲の状況により5分から12時間ぐらいまでとさまざまだ。入れるコインの額によって駐車時間を選べるのもある。12時間などというのまであるのは通勤用に，バスや電車に乗り換えて行くためのものでバス停や駅の近くにあることが多い。また最近では，省エネのためにパーク・アンド・ライド park & ride といったキャッチフレーズで大きなショッピングセンターの駐車場などに車を駐めて，鉄道やバスに乗り換える通勤も増えている。同じようなもので，1台の車に乗り合いで通勤するカープール car pool 用に，ハイウエイの入口付近に専用の無料駐車場を用意した州も増えてきている。



スーパーマーケットの大駐車場

郵便局の前などのパーキング・メーターには駐車時間が極端に短かいものがあるので要注意だ。これは郵便局での用事に必要なだけの駐車時間を設けてあるためで，メーターなしで，スリー・ミニッツ・パーキング three minutes parking と標示している場合もある。

アメリカのパーキングメーターで便利な点は，日本のほど進んだ機械を使用していないからか，何度でもコインを入れに戻ればパーキングメーターにエサをやる feed the parking meter とかいって何時間でも駐車できることである。

パーキング・メーターにコインを入れさえすれば，いつでも駐車できるとは限らない。駐車する前に必ず駐車時間帯のサインを確かめる必要がある。道路工事やパレード，道路掃除などいろいろな理由で変更されることも多い。十数年前，インディアナポリスのダウンタウンのホテルに泊まった時のこと。ホテルの専用駐車場に入れておけばよかったのを不精して，一晩中置けるはずのパーキング・メーターに車を置いたことがある。翌朝，行ってみると車が無い。警察に電話すると，レッカーで移動してしまったという。理由を確かめると，道路工事の予定が雨で延期になり，その予定を示したサインが雨でぬれて無くなってしまったものとわかり，警察でさんざん文句をいった結果，25ドルの罰金は免除となった。見ず知らずの土地では，まわりの車の様子も参考にしてから駐車した方が安全だ。



パーキングメーター，これは2時間まで駐車できる

また道路掃除のスケジュールや，車の流れなどの関係で，同じ道路でも反対側は駐車時間帯の指定が異なるところもある。

駐車した場所を忘れるな

アメリカの駐車場には，日本では想像もつかないほど大きなものが多い。だからついうっかり自分が車を置いたスペースの番号や記号を忘れたりすると大変なことになる。ディズニー・ランドの駐車場などでは，そんな人のために専門のパトロールがいて，小型の車に乗せて場内を探してくれたりするが，こんな心細いことはない。同じような色，同じ型の車はいくらでもあるし，歩いて探がしていたら半日は軽くつぶれてしまうだろう。遊園地，空港，ショッピングセンター，デパート，競技場などが要注意だ。必らず番号を紙にメモしておくことだ。またフットボール・ゲームの観戦などに出かけた時は，ゲームが終ると同時に観客がいっせいに家路につくが，このような時，駐車場の出口付近が大混雑になる。ここで日本式にガンバルと事故のもとで，必らずオルタネイト・マージング alternate merging の原則で，1台ずつ交互に出るマナーを守らなければならない。

荷物の盗難に気をつけよう

私は旅行中いつも車を駐車する時，まずどんな場合でも，外から窓をすかして見える所(車内の)には，荷物を置かないようにしている。たとえそれが空のバッグであろうと，泥棒には中味がわからないから，窓をたたき割ってしまう，というようなことになるからだ。荷物は前もって(駐車する前に)全部トランクにしまっておくのがよい。駐車した時に，トランクにしまいこむのでは，わざわざ人に知らせるようなもので，かえって危ない。カメラなどもトランクにしまうのを忘れたような時は，持って出ることにしている。駐車する場所によっては，そこまで注意しなくてもよいようなところもあるだろうが，こんな習慣を身につけておいたためか，私は14年間におよぶアメリカ・ドライブ旅行中に盗難事故に1度もあったことがない。

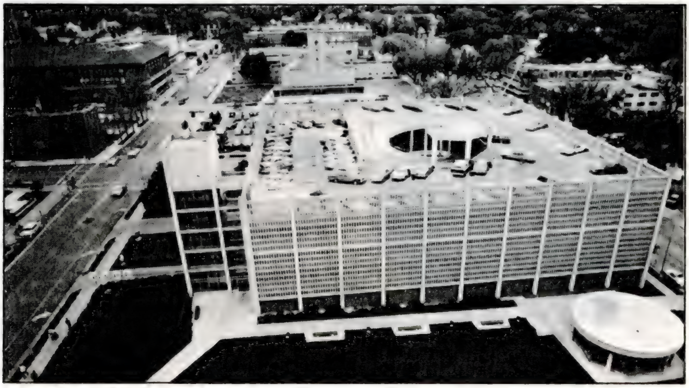
ステイション・ワゴンなどトランクのない車の場合が，もっと問

題である。自分で車の錠を閉められる self parking に置くのは当然だが，窓の外から見られないように，ぼろのシートを用意して，バッグなども，なるべく目につかないところにまとめて，シートで覆っておく。これでも安全とはいえないので，少しでも不安のある場合は，車内に置かず，身近に携えて行くことだ。

やっぱり公営は安心

ニューヨークのマンハッタンでは，いつも駐車場探しに苦労する。ビルとビルの間の空地や地下室などを利用した park とサインのある私営の駐車場を見つけるのは簡単だが，時間によっては，どこの駐車場も full のサインを出して入れてくれなかったり，うまく置けてもたった30分から1時間で，5ドルもとられてばからしい。また，たいていは自分で駐車出来る self parking でなく鍵ごと車を預けるので，なおさら荷物が心配だ。もちろん，トランクのキーははずしてエンジンキーだけを預けるようにする。そして受取りのカードは大切に保存する必要がある。

最近は，マンハッタンに出かける時は，市営の駐車場 municipal parking を利用することにしている。地図であらかじめ場所を確かめておき，そこから地下鉄やバス，タクシーを利用する。この方がよっぽど安上がりばかりでなく能率的でもある。ニューヨーク市以



こんな駐車場専用ビルもある

外でも，料金が割安な市営の駐車場を設けているところが多いので，私は大都市での駐車にはまず地図で municipal parking があるかどうか確かめておくことにしている。

こんなすごいのもある——要注意

アメリカの駐車場は，人手を省くために，いろいろ変ったアイデアを設備しているものがある。たとえば，severe tire damage というサインが出口のところにある駐車場がある。これは，無人の出口から逆向きでごまかして車が入ってくるのを防ぐために，地面にタイヤがパンクするような装置をしてあるぞ，と警告しているサインだ。だからこの出口を出る時は，間違っても途中でバックなど絶対してはならないのだ。

また入口が自動のゲートになっているのも多い。これは開いている間に1台ずつ入場することになっていて，開いている内にと前の車に続いて入ろうとすると，ゲートが途中で閉まってあわてることがあるので，注意を要する。また駐車場によっては，料金の支払いとは関係なく，どこかのクレジット・カードを差し込むとゲートが開くようになっているものも出現し始めている。



これがシビアー・タイア・ダメジだ

フィラー・アップ・ガソリン

アメリカもガソリンの高騰は，日本と同様かなりなものだ。オイルショックの始まる前に日本の半額ぐらいだったのが，現在でもほぼ同じように，やはり日本の半額ぐらいの価格と考えてよいだろう。アメリカの中でも，地方によって，また町中の場所によっても，価格にかなり差があるようだ。アメリカのガソリンは主に，レギュラー regular と無鉛 unleaded，ハイオク premium または highest，最近ようやく乗用車用にも出まわり始めたディーゼル diesel といった種類だが，好みによってブレンドしますというサノコ社 Sunoco のガソリン・スタンドもある。ガソリン・スタンド（アメリカではギャス・ステイションまたはサービス・ステイション，またはポンプなどと呼ぶ）では「満タンに入れてくれ」というのに“Fill-er up with unleaded”というようにいう。Fill her up がちぢまって，fill-er up となったもので，her はもちろん車のことだ。営業時間もところによってさまざまで，主要ハイウエイ脇などでは24時間営業もあるが，小さな町で唯一のギャス・ステイションが夕方早ばやと店閉まいしてしまって困ったことがある。

オイルショックの真最中，撮影にいそがしくてガソリンのメーターがかなり下がっているのを忘れていた。アメリカの夏は陽の落ちるのが，サマータイムの関係もあって日本よりもかなり遅い。気がついた時には，町じゅうの gas station がみんな閉まっていた。この時は 9 人乗りのステイション・ワゴンに満員の 9 人乗りでサンフランシスコの北へ出かけたのだった。山越えをしないとサンフランシスコへ戻れない。ガソリンをあまり使わないで済みそうな近道を教えてもらったのはよかったが，人も他の車もほとんど通らない山道だった。こんな山道で一晩じゅう車の中で 9 人がいっしょに夜を明かすはめになったらどうしようと，ビクビクしながら，人を見つけると道を間違えてないか確かめながら山越えをした。ようやく山を越えて麓の町に着いても，ほとんどの gas station が閉まっている。あせって，ウロウロ走りまわってはよけいエンコしそうだ，様

子を知っている人に聞くのが一番だと考え，教えてもらったガソリン・スタンドの明かりがまだついていた時はほっとしたものである。

半分になったら満タンに

私は，オイルショック以降，アメリカをドライブ旅行する時には必らずガソリン・メーターが真中まで下がったら早めにセルフサービス self service の gas station を探して満タンにしておくことにしている。こうしておけば，夜中じゅうドライブするというようなことでもないかぎり，まずだいじょうぶだ。また，早めに gas station を探すということは，価格の競争の激しいアメリカでもとくに安い gas station を見つけることもできるからだ。安い gas station は必らずというわけではないがセルフサービスが多いが，やはりそのぶん安くなっているようだ。

安いセルフサービスのステイションは，最近ではとくに徹底して合理的にやろうというわけか，代金の取りもれのないように前払い方式のものや，コイン式のもの，支払いゲートを用意しているところ，現金支払いのみのところとかさまざまの新らしいアイディアのものが出現している。支払いは，たいていトラベラーズ・チェックでよいが，夜はクレジット・カードでないとだめというところもある。これは夜中に gas station の現金を襲う事件が多発する地方に多い。いろいろ出まわっているクレジット・カードの中でも Master Card や Visa のカードがほぼ通用する範囲が広いようだ。

代金の支払いで時々まごつくのが，ガソリンのポンプに表示される料金の数字である。1ガロン当りの桁が足りなくて，2分の1ガロン当りの表示になっているものや，1リットル当りのメートル法を使い始めているところなどさまざまなので，書いてあることをよく確かめる必要がある。gas station では，どこでもチップは不要だ。

ガソリン代の計算は，現在のところ unleaded は regular より多少割高で1ガロン当り1.5ドルとすると，車の大きさや走り方，コースの状態によってかなりの違いはあるが，10マイル当り1ドルから1.5ドルと計算しておけば，だいたいの目安になるだろう。

第3章

レンタカーのすべて



レンタカーの予約

どのレンタカーを選ぶか

さすが自動車の国だけあって，アメリカには大小さまざまのレンタカー会社が競争している。とくに最近ではアメリカ人の間で，旅行に出かけるのに飛行機で目的地の近くまで飛んで行き，現地の足として到着した空港でレンタカーを借りる fly and drive が常識になってきている。ビジネス旅行の場合でも，いちいち地元の人が空港に出迎えたりすることはない。空港に到着して荷物を受取るとすぐレンタカー会社のカウンターに並ぶ，という習慣になっているのが，アメリカのビジネス旅行の典型である。

アメリカには，3大レンタカー会社と呼ばれるハーツ Hertz，エイビス Avis，ナショナル National，それに最近ではナショナルを追い越しているのではないかというバジェット Budget を初めとする中小のレンタカー会社がある。全米のほとんどの主要空港内に上記の3大レンタカー会社が，手荷物受取り所 baggage claim のすぐ脇にカウンターを設けて，レンタカーの貸し出しを行なっている。最近では Budget あたりも，空港内にカウンターを設け始めているようだ。

私は今までに，3大レンタカー会社の車をはじめ，大巾なディスカウントの広告を出している中小のレンタカー会社の車などいろいろな会社の車をレンタルしてみた。その経験からいうと，かなりなディスカウントになりそうな会社の車を借りても，一定条件の場合はそのとおり安くはなるが，スケジュールを少しでも有効に使おうと，いろいろの変更をしたりすると，とたんに割高になってしまったこともあり，結局は，空港内ですぐ手続きができて，変更などの際にもいろいろと融通のきく，大手レンタカーの車をいつも借りるようになってしまった。車の保険のことや，万が一故障した場合の代車などにしても，少しでもオフィスの数の多い方が助かる。その点，3大レンタカーならかなり小さな町にまでオフィス(ガソリンスタ

ンドと契約しているものも含めて)があり，心強い。

ハーツ Hertz

RCAの1部門，というには大きすぎる会社で，全米ばかりではなく全世界にネットワークを持っている。業界でも第1位としてナンバー・ワン・クラブ Hertz ＃ 1 Club というカード・クラブも組織している。このクラブのメンバーになってカードを無料で発行してもらえば，空港のカウンターでめんどうな保証金などの心配もなくすべて必要なことを予約の時にやってもらえる。このクラブは入会金不要で，日本の事務所ですぐ発行してくれるので便利だ。予約も，オクラホマシティーの予約センターとオンラインで結ばれているので好都合。日本の事務所に資料や無料地図も用意されている。また日本レンタカーと提携しているメンバー・カードを使うと，割引の特典もある。

ハーツ・フライ・ドライブセンター

〒150　東京都渋谷区渋谷1-7-8　☎03-499-3621 アメリカでの予約は☎800-654-3131または1-800-654-3131

エイビス Avis

業界のナンバー・ツウーであるが，we try harder(私たちはがんばります)の合言葉でハーツに負けない，とがんばっている。日本でもかなり以前から，予約の受付けをしており，最近日産レンタカーと提携したので，大変べんりになってきた。ヨーロッパを初め，全世界の予約もオンラインですぐだ。現地で全く現金の支払いをせずに済む，Avisのクレジット・カードも，日本の事務所に申し込むと無料で発行してくれる。また，レンタルの日程が決まっていれば便利なバウチャー券を買って行くことも出来る。また日本交通公社が窓口になっている Discover America Best クーポン券も使い方によっては，かなりの割引になり，またべんりだ。

エイビス日産予約センター

〒106　東京都港区麻布台1-5-7　ランディック飯倉ビル1F☎03-585-9895及び全国13カ所の日産予約センターでも受付けてくれる。アメリカでの予約は☎800-331-1212または1-800-331-1212

ナショナル National

最近3大レンタカーの中で，前記の2つの会社と，追い上げて来ているバジェットなどにおされ気味のナショナルだが，全米の主要空港内にカウンターを出し営業しているので，エイビスやハーツで予約がいっぱいで借りられない時などにもすぐ予約が出来ることもあったりして便利。つい最近日本にも予約のためのオフィスを出して，予約を受付けコンファーメイション・スリップももらえるので便利になった。

ナショナル・カー・レンタルシステム日本支社

〒100　東京都千代田区有楽町1-10-1　有楽町ビル507号室

☎03-216-0019アメリカでの予約は☎800-328-4567

バジェット Budget その他

3大レンタカーに負けじとがんばっているのが，バジェット・レンタカーだ。「予算」という意味の名前にふさわしく，お客の予算に合ったレンタカーを提供しようというためか，いろいろな割安のレンタカー料金を広告している。旅行の仕方によっては，かなり割安な料金でレンタルできる。空港に着いて荷物を受取ったら，電話で空港まで無料の送迎バスに迎えにきてもらう，というのが一般的なバジェットのレンタルだ。日本には，まだ予約受付けの事務所がないので，現地に着いて，職業別電話帳(イエローページ)を頼りに予約を入れなければならない。

その他のレンタカー会社の中には，スリフティ Thrifty，グレイハウンド・バスのレンタカー部門，シアーズ Sears のレンタカー部門，ダラー Dollar といったさまざまのレンタカー会社が軒をならべて競争している。これらのレンタカー会社は，あまり空港内でのオフィスを持っていないので，無料送迎の車で空港近くのオフィスへ行ってから手続を済ませ出発するわけだ。空港内のわかりにくい道路から出発しなくて済むので便利だ，という人もいる。返却の時も先にオフィスに寄って支払いなどを済ませてから，空港まで送ってもらうことになる。だから時間に多少余裕を見ておく必要がある。



空港内にはレンタカーのカウンターが並ぶ

3大レンタカーをはじめ，大きなレンタカー会社の場合，実際に借りてみるとよくわかるのだが，空港内のカウンターで借りる車は，いつも，非常に新らしい車であることに気がつくはずだ。たいてい3000マイル，多くても5000マイル以内しか走っていない新車を貸してくれる場合がおおいのだ。全くの新車を貸してくれたことも何度もあった。これは，アメリカでは空港到着と同時に車を借りることが常識になっていて一般の交通機関の手段として確立しているため，レンタカー会社が大量の車を空港にいつも置いておく必要上，どんどん新車を入れているのだ。走行距離が一定のマイルを越えると自動的に中古車として販売する部門がレンタカー会社にあり，この車がまた中古車市場で非常に人気がある。また，空港でレンタカーを借りる人はレンタカーに慣れている人が多いので，レンタカー会社も新車を提供しやすいのかもしれない。私などは，途中で故障して街のオフィスで代車を受取るような場合でも，なんとか理由をつけて，空港のオフィスに行き，また新しい，走行マイルの少ない車に替えてもらったりしたこともある。

また，バンなどのような特殊な車は，レンタカー会社になかったり，あっても数が少ないことがあるが，そんな時は車のディーラーに当ってみるのも一法だ。つまりディーラーがレンタルしていることもあるのだ。借りたい車がどうしてもレンタカー会社で見つから

ない時は，１度イエローページで，町のディーラーをかたっぱしから当ってみる。整備はおてのものだから，意外に程度のよい車が借りられることもある。ただし，借りる時と返す時がいささか不便で，タクシーなどを利用しなければならないが。

予約と支払 reservation & payment

旅行の日程が決まっているのなら，日本を出発する前に，日本にオフィスのあるレンタカー会社に予約を入れておくべきだ。レンタルしたい場所と乗る予定の飛行機の到着日時，レンタル予定の期間，レンタルしたい車のクラス，住所，氏名，年令，返却予定の場所(たいてい出発予定の空港と同じ)などが必要だ。電話で予約を入れれば，予約がとれしだい予約確認のコンファーメイション・スリップ confirmation slip が送られてくるから，それを持って行く。レンタカーの予約の便利な点は，予約を入れておいても使うまでは料金の支払の心配はなく，予約しておいた時間から24時間以内は車を受取らなくても予約を保留しておいてくれる点だ。しかし，予定の変更などで不必要になった時は，すぐにその旨を知らせるべきである。借りられないで困っている人もいるのだから，忘れずに予約をキャンセルしておくのがマナーだ。

予約の時に，もうひとつ聞かれることがある。それは支払い方法だ。一番便利なのがクレジット・カードで，レンタカー会社のクレ



支払い方は現金，チェック，カードといろいろある

ジットなら，返却する時に時間がない場合，マイル数とガソリン・メーターの数字を契約書のフォルダーに記入すれば，すぐコンピューターで計算してくれるし，特に急ぐ場合はエキスプレス・リターン・ボックス express return box などに投かんしておけば，後で請求書が日本まで送られてくるという特別なカードもある。ダイナース Diner's をはじめアメリカン・エキスプレス American Express，マスター・カード Master Card，ビザ Visa などのクレジット・カードもレンタ・カーの支払いには便利だ。クレジット・カードを使わない場合は出発前にクーポン券(voucher 又は coupon)を買っておけば，現地で保証金を積まされるようなことにもならずに済む。また，この制度はかなりの割引になることが多い。ハーツやエイビスの場合，クレジット・カードかクーポンを使わないとレンタルを断わられることもあるので要注意だ。

レンタカー会社のクレジット・カードの場合は，日本の住所に直接請求書が送られてくるので，銀行で支払いのための小切手を作ってもらい，請求書に同封されてくる封筒に，説明通りに入れてエアメールで送れば，すべて終りだ。もちろん，帰国後に支払いをするのではなく，返却時に現金かトラベラーズ・チェックかレンタカー会社以外のクレジット・カードで支払うこともできる。面白いのは，あるレンタカー会社のクレジット・カードでも他のレンタカー会社の支払いに使うこともできる場合があることだ。

普通レンタカーを借りる場合には，何才以上という資格制限がある。エイビスの場合，通常は25才以上となっているが，クーポン券やバウチャー券を日本で購入して行けば，18才以上なら可というふうに扱ってもらえる。またハーツの場合も，クレジット・カードなどがあれば，年令制限がゆるやかになるようだ。25才以下の人だけで海外ドライブ旅行をしようという場合には，目的地などが決まったら，出発前に日本で予約を受付けてくれる事務所によく相談してみることだ。

レンタカーの種類

サブコンパクトかエコノミーか

レンタカー会社によって，車のクラスの呼び方が違うので注意が必要だ。ハーツの場合は class A から class N まで11段階に分かれている。エイビスは，group A から，group I まで9段階に分かれている。レンタルする地域によっても用意されている車が違うので，確かめて予約を入れるようにしたい。ハーツのクラス BCDEF や，エイビスのグループ BCD は，申し込めばたいてい同時に予約 OK となる。また予約の時に，後で説明する各種の割引が目的地で適用されるかどうかも確認する。適用されるのならば，その料金 rate で予約することを忘れずに。また予約する場合には，車種のグループやクラスを指定することはできるが，車名まで指定することはできない。だいたい同クラスの車で分類されているが，現地で借りる時に，親切な所ではその時に借りられる車名を教えてくれて，その中から選ばせてくれることもある。もしぜひ乗ってみたい車があれば，カウンターで頼んでみることだ。また，予約が入っていて，そのクラスの車がない場合は，上のクラスの車を同じ料金で貸してくれることもある。

ワゴンやバンとキャンピングカー

普通の乗用車，つまりセダンの2ドアや4ドアの車を借りる場合は，比較的簡単に予約がとれるのであまり問題はないが，ステーション・ワゴンや特殊なバンなどを借りようとする時は，できるだけ早目に予約を入れるのがよい。もし予約がとれなかったら，リクエストで入れておいてもらう方法もある。バン・タイプの車では10人以上，12人も乗れる車もあり，グループの旅行には便利だ。ステーション・ワゴンも9人乗りぐらいまであるが，最後部の座席は後向きに座わるようになっているものが多いので，長い時間を満席でドライブするのには向かない。荷物が特別に多い場合や，キャンピン

Hertz (class)	Avis (group)	車　　種
J subcompact standard transmission	G economy manual shift	Ford Escort Ford Fiesta Chevrolet Chevette
A subcompact automatic （4人乗り）	A subcompact （4人乗り）	Chevrolet Chevette 4 door Ford Escort
B compact （5人乗り）	B compact （5人乗り）	Ford Escort 4 door Ford Escort Van Mercury Lynx Chevrolet Cavalier
C mid-size （5人乗り）	C intermediate （5人乗り）	Chevrolet Citation Ford Fairmont 4 door Buick Skylark Mercury Zephyr
D full-size 2 door （6人乗り）	D full-size 2 door （6人乗り）	Chevrolet Monte Carlo Ford Granada 2 door Ford Thunderbird Mercury Cougar
	E full-size 4 door （6人乗り）	Oldsmobile Cutlas
E station wagon （6～8人乗り）	F wagon	Chevrolet Malibu Ford Fairmont Mercury Marquis Oldsmobile Cutlas Ford LTD
F full-size 4 door （6人乗り）	I premium （6人乗り）	Mercury Marquis Oldsmobile Delta 98 Ford Granada Buick Regal
G premium （6人乗り）	——	Ford Crown Victoria Buick Le Sabre Mercury Gand Marquis
I luxury （6人乗り）	——	Cadillac Sedan De Ville Lincoln
K special luxury （5人乗り）	——	Continental Mark VI Cadillac Seville
L 4 wheel drive （5人乗り）	——	Ford Bronco Chevrolet Blazer
M van (club wagon) （8人乗り）	van	Dodge Sportsman Ford Econoline Chevrolet Beauville
S sports （4人乗り）	H sports	Ford Mustang Chevrolet Camaro
Y imported Luxury （5人乗り）	——	Mercedes 280 SE

グカーの代わりにキャンプ場での宿泊に使ったりするのには便利だ。

キャンピングカーは，かつては，大手のレンタカー会社でもレンタルしていたが，最近では小規模のキャンピングカー専門のレンタル会社で扱っているようだ(第5章参照)。

キャパシティー

アメリカの警察は，日本ほど乗車定員をうるさくいわないが，長時間のドライブの場合や保険上の問題もあるので，レンタルする時は定員(座席の数)にも注意したい。スーツケースをいくつ積めるかのおおよその目安も次に示した。

エイビスの各グループの目安は

Aは，4人でスーツケース4個

Bは，4人でスーツケース5個

Cは，5人でスーツケース6個

Dは，6人でスーツケース6個

Eは，6人でスーツケース7個

Fは，6人でスーツケース8個　ルーフラック付きもある

Gは，4人でスーツケース4個

Hは，6人でスーツケース7個

Iは，6人でスーツケース7個

ハーツの各クラスの目安は：

Aは，4人でスーツケースは4個

Bは，4人でスーツケースは4個から，14個のピント・ステイション・ワゴンまでさまざまだ

Cは，5人でスーツケース3個から，5個ぐらい

Dは，5～6人でスーツケース5～6個

Eは，5～8人で人数が少なければ最大28個も積めるという。荷物が多い時にはこれになるだろう。

Fは，5～6人でスーツケース5個というのが標準のようだ。

Mは，8人ぐらいのグループ旅行に便利なタイプで，スーツケー

スを10個以上も積めるなどといったところが一応の目安だが，スーツケースの大きさ，座席の使い方積み方などによってもかなり差がある。またドライブ旅行の途中で，おみやげなどが増えたりすることもあるから，かなり余裕のある車をレンタルした方がよい。

もしアメリカを2～4人ぐらいでドライブ旅行をするのなら，私は，ハーツの場合でもエイビスの場合でも，Cのミッド・サイズの車をレンタルすることをおすすめする。長距離を何時間も走る場合，あまり小さい車では疲労度も違ってくるし，アメリカでは，アメリカ的な車で走った方が，アメリカ的な気分で走れるから，といったたあいもない理由だが。もちろん小人数の旅行には，ガソリン代の経済的なもっと小さな車でも良いわけだが，強いてどんな車が良いか，と聞かれた時には，ミッド・サイズをすすめるようにしている。事実，私が1人か2人で旅行する時は，このサイズの車を借りることにしている。



フォード・エスコート
Ford Escort



フォード・エスコート・4ドア
Ford Escort 4 door



フォード・エスコート・バン
Ford Escort Van



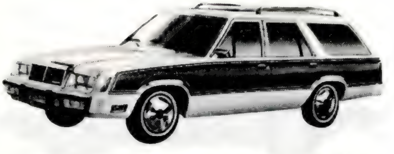
マーキュリー・ゼファー
Mercury Zephyr



フォード・サンダーバード
Ford Thunderbird



マーキュリー・クーガー
Mercury Couger



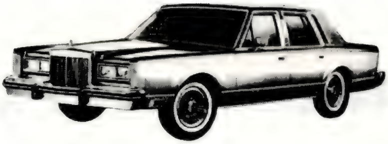
マーキュリー・マーキー・ステーションワゴン
Mercury Marquis Station wagon



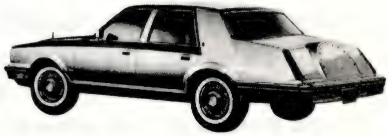
マーキュリー・マーキー
Mercury Marquis



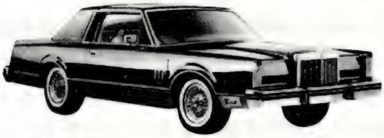
マーキュリー・グランド・マーキー
Mercury Grand Marquis



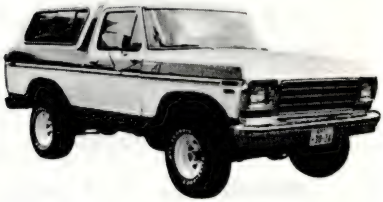
リンカーン
Lincoln



コンチネンタル
Continental



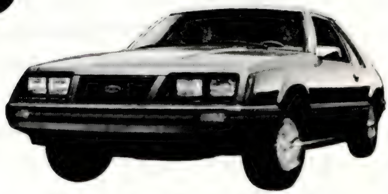
マークVI
Mark VI



フォード・ブロンコ
Ford Bronco



フォード・エコノライン
Ford Econoline



フォード・マスタング
Ford Mustang

レンタカーの料金

デイリー・レイト daily rate

レンタカーの料金は，24時間を単位とするデイリー・レイトが基本になっている。24時間以内のレンタルの場合でも，最初の24時間分の料金は支払わなければならないのがふつうだ。また，24時間以上になった場合，2日分の料金になるまでは，1時間当りいくらというアワリー・レイト hourly rate が適用される。また，1週間借りるといくらというウイークリー・レイト weekly rate もある。このウイークリー・レイトがデイリー・レイトの6日分の料金より安いことがある。このような時は，1週間未満でも安い方の料金で支払うことができる。

これらの料金には，ガソリン代は含まれていないのがふつうで，満タンで受取り満タンにして返すのが原則だ。満タンにする余裕の無い時は，ガソリンのメーターで計算してくれるが，多少割高だ。

マイレイジ mileage

前記のデイリー・レイトやウイークリー・レイトにはたいてい1マイル当りいくらというマイレイジ走行料金 mileage が加算される。これは，車を受け取った時の契約書に記入されているマイル数と，返却の時，自分で契約書のフォルダーに記入するマイル数で計算されるもので，車を受取った時や返却した時に，間違いがないかよく確かめる必要がある。空港に着いて，市内の足として使うようなあまり長距離を走らない場合には，この料金はたいしたことはないが，ほとんどの日程を車で走るようなドライブ旅行では，基本料金よりもはるかに多くなってしまう。このため，マイレイジ・チャージ mileage charge の無いアンリミテッド・マイレイジ unlimited mileage 料金や，○○マイルまでならマイレイジ・チャージなしという○○マイル・フリー・マイレイジ free mileage という割引料金のある場合もあるので，予約やレンタルする時にドライブの日程などを説明し

てよく相談するとよい。

割引料金 economy fare

この割引料金は，レンタカー会社によってさまざまなアイディアが発表されている。このアイディアしだいで売り上げが大きく違ってくるためか，各社は次から次へと新しいお客が喜びそうな割引料金制度を発表してくる。

ハーツのエコノミー・フェア，ビジット・アメリカ・ツアー・レイト，ハーツ・アメリカン・ドライビング・アドベンチャーとか，エイビスのスーパー・セイバー・シー・アメリカ・レイト，ディスカバー・アメリカ・ベスト，ツアーアメリカなどがその代表だ。このような割引料金の場合，たいていガソリン代は含まれず，マイレイジもアンリミテッド・フリー・マイレイジ Unlimited free mileage になっていて走行料金も加算されないので，安心して長距離ドライブ旅行を楽しめる。

たいていの場合，レンタルする場所と返却する(リターン return)場所が同じでなければならない，といった制限がある。また，この料金には，ナンバーワン・クラブなどのクレジット・カードによる20%割引などの制度は，すでに割安な料金なので適用されないのがふつうだ。出発前に日本で予約する場合，これらをよく確かめて，予約を入れておいてもらうことだ。割引料金の中には，何日以上前に予約を，ということもあるので，日程が決まったら早めに予約を入れておいた方が得だ。

乗り捨て料 drop off charge

ワンウエイ・サービス one-way service または，レント・イット・ヒア／リーブ・イット・ゼア rent it here／leave it there などはレンタルした場所と違う別の場所へ車を返すことができるシステムだ。このサービスを最大限使うと，非常にダイナミックな大陸横断ドライブを楽しむことも容易だ。

この場合ドロップ・オフ・チャージ drop off charge が加算される車と，加算されない車があり，また，借りる場所と返す場所によ

っても加算されない所があるので，これも予約の時によく確かめておくとよい。

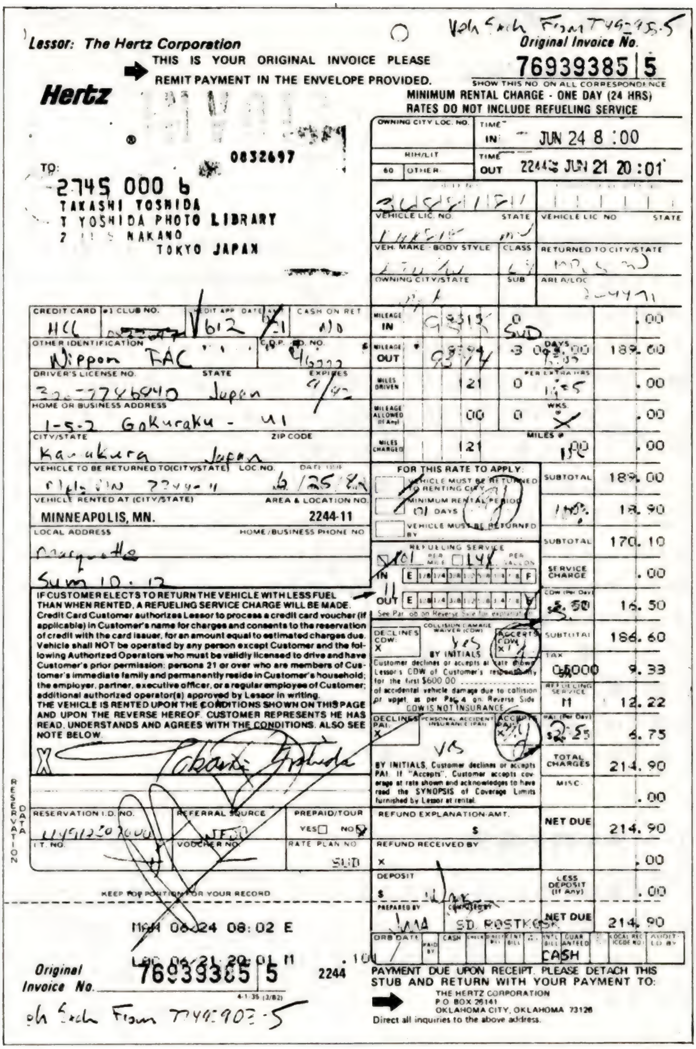
このドロップ・オフ・チャージが加算される場合でも，いそがしい海外旅行中に無理して出発地点まで戻ることを考えれば，かなり経済的なので，帰りは飛行機にするなど大いに利用して，旅行の内容を素晴らしいものにすべきである。

乗り捨ての意味を間違えないように。どこに乗り捨ててもよいのではなく，必らず借りたレンタカー会社のどこかの事務所へ戻さなければならない。道端に置きっぱなしにしてハイウエイ・パトロールがやっきになって探したという話を聞いたことがある。

追加保険

レンタル料に加算されるものに追加保険がある（レンタカーの保険の項を参照）。これは，レンタカー会社のカウンターで契約書にサインをする時に同時に，自分のイニシァル initial をサインすることで加入するものだ。

1日当り非常に安い料金で，本人や搭乗者の事故の場合の保険や，車をぶつけてしまった場合でも，レンタル料に含まれている保険では100～500ドル以下は自分で支払わなければならないという免責額が，この追加保険に入ることでなくなり，ちょっとしたキズでも全然心配なしに，ドライブを楽しめる。だから契約書にサインする時に「申し込む」（アクセプト accept またはアイ・ウォント I want）の方に2か所，イニシャルのサインをして加入することをおすすめする。



Lessor: The Hertz Corporation

Veh Exch From T49-935-5

Original Invoice No.

THIS IS YOUR ORIGINAL INVOICE PLEASE REMIT PAYMENT IN THE ENVELOPE PROVIDED.

76939385 | 5

SHOW THIS NO. ON ALL CORRESPONDENCE

MINIMUM RENTAL CHARGE - ONE DAY (24 HRS)
RATES DO NOT INCLUDE REFUELING SERVICE

Hertz

0032697

TO:
2745 000 6
TAKASHI TOSHIDA
T YOSHIDA PHOTO LIBRARY
NAKANO
TOKYO JAPAN

OWNING CITY LOC. NO.	TIME IN JUN 24 8 :00
60 OTHER	TIME OUT 2244 JUN 21 20:01
VEHICLE LIC. NO. / STATE	VEHICLE LIC. NO. / STATE
VEH. MAKE · BODY STYLE / CLASS	RETURNED TO CITY/STATE
OWNING CITY/STATE / SUB	AREA/LOC

CREDIT CARD HCC	#1 CLUB NO.	CREDIT APP. DATE V612		CASH ON RET NO
OTHER IDENTIFICATION Nippon FAC		C.D.P. ID. NO.		
DRIVER'S LICENSE NO.	STATE Japan	EXPIRES		
HOME OR BUSINESS ADDRESS 1-5-2 Gokuraku - 4				
CITY/STATE Kamakura Japan	ZIP CODE			
VEHICLE TO BE RETURNED TO (CITY/STATE)	LOC. NO.	DATE DUE 6/25/8		
VEHICLE RENTED AT (CITY/STATE) MINNEAPOLIS, MN.	AREA & LOCATION NO. 2244-11			
LOCAL ADDRESS Marquette	HOME/BUSINESS PHONE NO.			

MILEAGE IN				.00
MILEAGE OUT			DAYS	189.00
MILES DRIVEN	121	0	PER EXTRA HRS	.00
MILEAGE ALLOWED	00	0	WKS.	.00
MILES CHARGED	121		MILES @	.00
FOR THIS RATE TO APPLY: VEHICLE MUST BE RETURNED TO RENTING CITY; MINIMUM RENTAL PERIOD 01 DAYS; VEHICLE MUST BE RETURNED BY			SUBTOTAL	189.00
				18.90
			SUBTOTAL	170.10
REFUELING SERVICE PER MILE / PER GALLON	IN E 1/8 1/4 3/8 1/2 5/8 3/4 7/8 F		SERVICE CHARGE	.00
	OUT E 1/8 1/4 3/8 1/2 5/8 3/4 7/8 F		CDW (Per Day)	16.50
COLLISION DAMAGE WAIVER (CDW) DECLINES CDW / ACCEPTS CDW			SUBTOTAL	186.60
			TAX	9.33
			REFUELING SERVICE	12.22
PERSONAL ACCIDENT INSURANCE (PAI) DECLINES PAI / ACCEPTS PAI			PAI (Per Day)	6.75
			TOTAL CHARGES	214.90
			MISC.	.00
REFUND EXPLANATION·AMT. $			NET DUE	214.90
REFUND RECEIVED BY X				.00
DEPOSIT $			LESS DEPOSIT (If Any)	.00
PREPARED BY	CHECKED BY SD. ROSTKOSK		NET DUE	214.90

BY INITIALS Customer declines or accepts at rate shown Lessor's CDW of Customer's responsibility for the first $600.00 of accidental vehicle damage due to collision or upset, as per Par. 4 on Reverse Side. CDW IS NOT INSURANCE.

BY INITIALS, Customer declines or accepts PAI. If "Accepts", Customer accepts coverage at rate shown and acknowledges to have read the SYNOPSIS of Coverage Limits furnished by Lessor at rental.

IF CUSTOMER ELECTS TO RETURN THE VEHICLE WITH LESS FUEL THAN WHEN RENTED, A REFUELING SERVICE CHARGE WILL BE MADE. Credit Card Customer authorizes Lessor to process a credit card voucher (if applicable) in Customer's name for charges and consents to the reservation of credit with the card issuer, for an amount equal to estimated charges due. Vehicle shall NOT be operated by any person except Customer and the following Authorized Operators who must be validly licensed to drive and have Customer's prior permission: persons 21 or over who are members of Customer's immediate family and permanently reside in Customer's household; the employer, partner, executive officer, or a regular employee of Customer; additional authorized operator(s) approved by Lessor in writing. THE VEHICLE IS RENTED UPON THE CONDITIONS SHOWN ON THIS PAGE AND UPON THE REVERSE HEREOF. CUSTOMER REPRESENTS HE HAS READ, UNDERSTANDS AND AGREES WITH THE CONDITIONS. ALSO SEE NOTE BELOW.

X Takashi Yoshida

RESERVATION DATA

RESERVATION I.D. NO.	REFERRAL SOURCE	PREPAID/TOUR YES ☐ NO ☐
IT. NO.	VOUCHER NO.	RATE PLAN NO. SUD

KEEP FOR PORTION FOR YOUR RECORD

MAN 06-24 08:02 E

LOC 06/21 20:01

Original Invoice No. 76939385 | 5 2244

Veh Exch From T49-903-5

PAYMENT DUE UPON RECEIPT. PLEASE DETACH THIS STUB AND RETURN WITH YOUR PAYMENT TO:
THE HERTZ CORPORATION
P.O. BOX 26141
OKLAHOMA CITY, OKLAHOMA 73126
Direct all inquiries to the above address.

レンタカーの契約書

料金計算の実際

レンタル料の計算は,

・基本料金のデイリー・レイト

・基本料金のウイークリー・レイト

・基本料金のアワリー・レイト

・マイレイジ・チャージ

割引が適用される場合は,ここまでの合計で割引率を計算する。

その他にドロップ・オフ・チャージや追加保険料のうちのC.D.W.(後述)などを加算し,その合計に,その州の州税であるセールス・タックス sales tax が加えられ,さらにガソリンの不足分や追加保険のうちのP.A.I.(後述)などを加算すると,合計の請求額になる。

レンタカーの旅でもっとも便利なのは,チップが全く不要なことだ。タクシーに乗ったり,ホテルに着いたり,そのたびにチップという制度に慣れていないわれわれ日本人にとって,チップというものは,いちいち気にしていなければならず,めんどうなものである。これがレンタカーとなると空港内のカウンターで借りる手続きがすむと,たいてい無料送迎バスが迎えに来てくれる。荷物を持ったままこのバスに乗り込むと,自分が借りる車のすぐ前でおろしてくれる。この時,荷物の積みおろしを手伝ってくれる係員にもチップは一切不要だ。モーテルや郊外のドライブ旅行用のモーター・ホテルに泊まれば,荷物の運び込みもセルフサービスだが,チップの心配がいらないので,かえって気が楽だ。

レンタル料の実例

料金制度そのものが,各社さまざまなアイディアで競争しているため常に変わるが,一応の目安として,現在の料金を次に掲げてみた。ロサンゼルス空港を出発地とする場合を例としたが,ガソリン代は含まないものとした。

〔通常の料金〕

ハーツの場合（アンリミテッド・マイレイジ）

Car class	A	1日	$ 38
〃	B	〃	43
〃	C	〃	49
〃	D	〃	55
〃	E	〃	69
〃	F	〃	59
〃	G	〃	69
〃	I	〃	89
〃	J	〃	32
〃	K	〃	99

ハーツ・ナンバー・ワン・クラブに入っていると上記の料金から割引が適用される。

エイビスの場合（アンリミテッド・マイレイジ）

Car group	A	1日	$ 38
〃	B	〃	44
〃	C	〃	49
〃	D	〃	56
〃	E	〃	60
〃	F	〃	69
〃	G	〃	34
〃	H	〃	56
〃	I	〃	80

〔特別料金〕

各社にさまざまな特別の料金があるが，そのうちハーツ社の特別料金を紹介しよう

ウイークリー・エコノミー weekly economy

Car class	A	1週間	$ 159
〃	B	〃	189
〃	C	〃	219
〃	D	〃	239

〃	F	〃	259
〃	G	〃	279
〃	J	〃	139

借りた所と同じ都市へ車を返す場合は，フリー・マイレイジ。

ウイークエンド・エコノミー weekend economy

Car class	A	1日	$20.99
〃	B	〃	22.99
〃	C	〃	25.99
〃	D	〃	29.99
〃	F	〃	32.99
〃	G	〃	35.99
〃	J	〃	19.99

借りた所と同じ都市へ車を返す場合は，フリー・マイレイジ。ウイークエンドとは，木曜日の正午から日曜日の正午までの3日間。

レンタカーの保険

保険とC.D.W.とP.A.I.

アメリカのレンタカー会社のレンタル料金には，対人 bodily injury liability と対物 property damage insurance の賠償保険 liability と，火災や盗難をカバーする車両保険 physical damage がふくまれているが，一流のレンタカー会社の場合，対人賠償限度額はたいてい1人10万ドル，1事故30万ドルになっている。アメリカではこれでだいたいの事故は解決されるはずだが，それでも不安な時には，日本で出発前にさらに追加して保険をかけることができる。ヨーロッパには限度額の無いのもあるようだが。

車両保険には，免責額が決められていて，事故を起こした場合，最初の250ドルとか350ドルとか500ドルは，レンタルした当人が支払わなければならないが，これをカバーするための自車両免責免除(Collision Damage Waiver＝C.D.W.)という，正式には保険ではな

いが保険の一部をカバーする制度がある。レンタルする時にこのC.D.W.に入っておけば，事故を起こしても保険の免責額をカバーしてくれるので，気が楽である。また運転者と同乗者の傷害保険すなわち搭乗者傷害保険(Personal Accident Insurance＝P.A.I.)も別料金で用意されている。

このC.D.W.とP.A.I.は1日当り数ドルのかけ金で，安心してドライブ旅行を楽しめるものであるから，レンタカーの契約の際に，契約書のC.W.D.とP.A.I.の項目に「入る」という意味の"accept"または"I want"の方にイニシャルでサインすることをおすすめする(「入らない」は"declines")。

搭乗者傷害保険(P.A.I.)は，レンタルした本人については，契約してキーを受取った時から，車を返して手続が終るまでの間，車に乗っていない場合でもカバーされるので，非常に心強い。同乗者はレンタルした車に乗っている間に限りカバーされる。1日2～5ドルぐらいのかけ金で，治療費なども補償されるので，旅行中にケガなどの治療に思わぬ出費，といった心配もしないですむ。

こういったレンタカーの保険はやはり，一般的にはハーツやエイビス，ナショナルといった大手のレンタカー会社の方が，万が一という時に補償額や限度額が大きく，日本に事務所があったりして有利といえるだろう。

契約の時にもうひとつ注意を要するのが，追加運転者additional driverまたはadditional authorized operatorの欄だ。同居している家族や同じ会社の社員といった関係ならば，この欄にわざわざ記入してサインをする必要はないが，それ以外の人が交代で運転する可能性がある場合には，必らず免許証を見せて登録しておく必要がある。これを忘れると事故の場合に保険でカバーされなくなるので要注意だ。

レンタル中に車が事故や故障にあった時は，契約書のフォルダーや，契約書に示されているレンタカー会社へ出来るだけ早く電話をしなければならないわけだが，緊急の場合は，とりあえず必要な処置を終えて早めに電話でレンタルした会社の指示をあおぐ必要がある。また，事故についての原因や，どちらが悪い，などについて勝

手に判断を下して意見をのべることはくれぐれもしてはならない。レンタカー会社や保険会社の専任の係員にまかせるのがいちばんである。“I am sorry.” などという言葉はその場ではいっさい不要だ。それよりは，必要な処置を適確にする必要がある。

保険の手続きのために，レンタカー会社の係員の指示に従って事故の報告書を書く必要がある場合もあるが，CDW や PAI に入っていれば，現場の状況を説明する略図ていどのいたって簡単な手続で終ってしまう。そして代わりの車もちゃんと用意されて，そのまま旅行を続けられるというわけだ。

保険については，各社によってまた，レンタルする場所によっても多少ずつ違っているので，必要に応じて，日本にある事務所やレンタルする場所で確かめる必要がある。

対人対物賠償保険や車両保険の限度額で問題になったケースはこれまで聞いたことがないが，海外でドライブする上でまだ不安という人のために，前述のように最近，日本を出発する前に追加して保険がかけられるようになった。

これは，ハーツやエイビス，ナショナル，バジェットなどアメリカの大手のレンタカー会社の対人１人当り10万ドル，１事故当り30万ドル，対物2.5万ドルというレンタル料に含まれている保険でカバーできない分をカバーする「自動車運転者損害賠償責任危険担保特約」というもので，海外旅行傷害保険に付着して契約するものだ。だから海外旅行傷害保険を契約する時に，これをつけてもらうと便利だ。７日間5,760円，14日間7,490円，１ヶ月間11,520円，６ヶ月間33,410円といったかけ金で，対人１億円，対物500万円まで補償される。くわしくは，AIU，東京海上，住友海上などのパンフレットを取り寄せて，ぜひ契約してから出かけることだ。

レンタカーを借りる

空港で

レンタカーを借りる予定の空港へ到着したら，荷物を受取るバッゲイジ・クレイム baggage claim のサインをまず探す。このサインに従って行けば，荷物を受取れるばかりでなく，レンタカー会社のカウンターへも行ける。荷物を受取ったら，たいていそのすぐ隣りにあるレンタカー会社のカウンターに行き，レンタルの手続きをする。日本から持参したクレジット・カードや，クーポン，バウチャー，日本で予約した時に受取ったコンファーメイション・スリップ confirmation slip と，免許証などを用意して，レンタルの契約をするわけだ。日本の免許証のままの場合には，免許証の番号や内容を英語で説明する必要がある。あらかじめ英文で，内容を説明したメモを用意しておくとべんりだ。レンタル期間，レンタルする車のクラスやグループ，返す予定の場所，などを再確認しながら書類をタイプしてもらう。この時，滞在予定のホテル名も聞かれる。この手続きの時忘れずに申し出ておかなければならないのが，家族以外のグループなどで運転を交代する場合の交代のドライバーの名前だ。



飛行機を降りたらこのサインをたどって行く

このドライバーも運転免許証を提示しなければならない。また，この時に保険に追加するC.D.W., P.A.I.の申し込みも行なう。前に述べたように申し込む(accept または I want this insurance.)の方にイニシャルのサインをすればよい。最後に，X印の所にサインをして契約書は出来上がり。その契約書をフォルダーに入れてもらって受取る。この時，免許証やクレジット・カードも返してもらったかどうか再確認する。それと，地図をもらったり，行先の道順を教えてもらうことも忘れずに。それから荷物を持って車を受取りに行くことになる。ここまでの手続きのためにカウンターに並ぶ時間を節約するべく，すべてが予約の段階ですむようなコンピューターによるシステムも，今後は各レンタカー会社で導入されるであろう。

さて，レンタルする場所によっても異なるが，カウンターでキーを渡される場合と，送迎バスで車の前まで送ってもらい，そこでキーを受取る場合とがある。日本から国際線の航空機で直接到着する空港のうち，シアトルとアンカレッジの場合は，レンタカー会社のカウンターで手続きがすむと，すぐうしろの駐車場で車を受取るようになっている。この場合は，車が置いてあるスペースの番号を探すわけだ。念のため車のナンバー・プレートの番号を，契約書の車の番号と確認すること。

ロサンゼルスやサンフランシスコ，ホノルル，ニューヨークなど



送迎バスの停留所のサイン

の空港では，レンタカー会社の無料送迎バスが空港ロビーの外に迎えにきてくれる。そのあたりはバスやタクシー，リムジン，ホテルの送迎バスなどいろいろな車が出入りしているが，レンタカーのサインの立っているところで待ち，自分がレンタルした会社のバスがきたら合図をして乗り込む。

乗り込んだら契約書のフォルダーを運転手に渡し，借りる車の前に着いたら，キーといっしょに返してもらう。この時，荷物を降ろすのを運転手が手伝ってくれることもあるが，チップはいっさい不要である。

トランクばかりが重くなり過ぎないように，荷物をバランスよく積み込む。硬いスーツケースだけでは積みにくいので，できればバッグ式の鞄と併用するとよい。荷物を積み終ったら，運転席に坐って，念のために契約書に書かれている車の走行マイル数と車のメーターが実際に示しているマイル数を確認し，その他の契約書の内容ももう一度確認することをおすすめする。それから，キーを入れて，ガソリン・メーターもちゃんと満タンになっているかどうか確認する。バックミラー，座席などを調節し，各種の運転装置もいちおう確認しておく。ライトやホーン，フラッシャーやブレーキライトの確認も忘れずに。エンジンをかけ，ブレーキ・ペダルに足をのせてブレーキをかけ，オートマチック・トランスミッションのレバーを



荷物はバランスよく積みこむ

Dに入れれば出発だ。もちろん，後ろ向きに出発する時は，Rに入れる。

変速レバーは，たいてい，RND２１の５種類になっている。しかし，その前に忘れてはならないのが，セイフティー・ベルト(safety belt シートベルトともいう)だ。万が一の場合，実際に自分で体験しないと，この有難味はわからないかもしれないが，これをしていないと，保険の適用でも不利になることもあり，必らず締めるように習慣をつけてほしい。私自身の体験だが，10年以上も前にオハイオ州の北のインターステイト・ハイウエイを雨の日に走っていた時のことだった。ちょっとしたカーブで突然，ハイドロプレイニング現象のためか，ハンドルのコントロールがまったく利かなくなって，対向車線との間にある広い芝生の真中を車体が横向きになってずうっとすべってしまった。この時，すべっていく先に，立体交叉の橋げたがあり，どんどん，近づいてくる。ぶつかってしまうかなと考えているうちに「もしぶつかっても，ベルトをしているから，車体が多少へっこんでも，自分は安全なのだ」と感じて，セイフティーベルトの有難味を感じたものだった。

エアポート・エグジット airport exit のサインを頼りに空港を出発する。もちろん右側ドライブである。行先のハイウエイの番号や名前，出口の番号や名前を，走り出す前に大きな字でメモしてお



いよいよ出発だ

くのもよいアイディアだ。

街で

レンタカーは，アメリカでは空港で借りるのが，一番多いようだが，日本から到着していきなり車で出発するのはどうも，という場合には，空港から無料送迎バスのあるエアポート・ホテルか，街の中のホテルに泊まる。エアポート・ホテルの場合は，翌日また，ホテルの無料送迎バスで空港のターミナルに戻り，前に述べたのと同じ手順で出発する。街の中のホテルの場合，街の中にも大手のレンタカー会社が，レンタル事務所を開設している。また，ホテル内にもレンタカー会社の事務所やカウンターがあることも多いので，レンタカーを必要な日にだけ借りることもできる。もちろん，予定が決まっていれば，早めに，出来れば日本出発前に予約を入れておくとよいだろう。レンタカーの日本の事務所に問い合わせれば空港以外のレンタル事務所の所在地を教えてくれるし，全米の所在地のリストも手に入れることができる。レンタル事務所はこまかく用意されているので旅行の行程を決める前に一度確かめておくとよい。また，大手のレンタカー会社は，サンフランシスコやロサンゼルス，ハワイ，アンカレッジなど日本人旅行者が多い都市のダウンタウンにあるレンタル事務所には，日本語のできる人を置いたりしているので，空港で日本語が通じなくて困った場合などには，ダウンタウンのレンタル事務所に行ってみるのもよい。

予約はして行った方がよい

大手のレンタカー会社では，予約を入れておくと到着便の遅れや欠航などの場合には自動的に到着時間の調整をして，ちゃんと車をとっておいて待っていてくれる。また，予約を入れると到着時間から24時間以内は，車を受取りに行かなくても予約を残しておいてくれる。

私は日本から飛んできて，機内でよく眠れなかった時などは，予約をそのままにしておいて，まずエアポート・ホテルでぐっすり眠ってから，翌日(到着から24時間以内に)レンタカーのカウンターへ

行くことにしている。そんな場合でも，いつもちゃんと予約をとっておいてくれる。これで借りた車を1日ムダに寝かせておかずにすむし，レンタルする日数の節約にもなるのだ。

もうひとつ有難いことは，早目に予約しておくと，申込んだクラク(グループ)の車が出はらってしまったような時は，それより上のクラスの車を元のクラスの料金で貸してくれることだ。ガソリン代が多少よけいにかかるだろうが，同じ料金で1クラス上の車に乗るのも悪くない。何かのトラブルで代車をという場合も，同じクラスの車がない時は，上のクラスの車を貸してくれる。

レンタカー・リターン

ガソリンは満タンで

レンタカーを返すのも，空港内のレンタカーの事務所が一番べんりだ。「満タン返し」というのが一般的なので，返しに行く時に，前もってガソリンを満タンにしておかなければならない。空港に入ってしまうとガソリン・スタンドが見つからないことがある。

また，ダウンタウンのレンタカーの事務所へ返す場合も，いざ返す時にガソリン・スタンドが見つからないこともあるので，走っている時に確かめておくとよい。もしガソリンを入れそこなっても，ガソリン・メーターの残量で換算してレンタカーの料金の支払いといっしょに支払うことができるので心配は無用だ。ただし多少割高になる。

手続の所要時間もみておく

とくに，空港から飛び立つ前に返す場合は，飛行機に乗る前のあわただしい時なので，じゅうぶん余裕を持って空港に到着するようにしたい。国際線の場合は2時間前にチェック・インとなっているのがふつうなので，これにレンタカーを返す時間と，多少の余裕をみて，2時間半ぐらい前には到着すればよいだろう。国内線の場合は，たいてい45分前ぐらいにチェック・インとなっているので，1



レンタカー・リターンのサイン

時間15分前には空港に到着しているという目安だが，ロサンゼルスの空港のように空港の中でもラッシュなみに混み合っている場合もあり，なるべく余裕がほしい。出発便に間に合いそうもないような時のために，前述したようにレンタカー会社のカウンターで待つこともなく，自分でマイル数とガソリン・メーターと返却した日時をフォルダーに記入し，レンタカー会社専用のポストのエクスプレス・リターン・ボックス(express return box または「ファスト・チェック・イン」fast eheck in）へ入れておくと後日自宅へ請求書が送られてくるというシステムも，アメリカでは始まっている。日本からの旅行者でも使えるようにすれば，返す時間は計算に入れずにすむ。クレジット・カードで日本で支払うようにしておくと，契約書をコンピューターと直結したタイプライターに入れれば，たちどころに計算書が出来上がる仕組みになっている。これを受取って，レンタカー会社の無料送迎バスで出発便の航空会社のターミナルへ送ってもらう。大手のレンタカー会社の場合，計算まちがいなどないかどうか確認する必要はない。後日でも，間違いがあれば，ちゃんと計算し直してくれる。

アメリカ中のほとんどの空港は，エアポートというサインがハイウエイや一般道路で表示されているので，空港への道順がわからなくて困ることは少ない。エアポートというサインで空港内へ入って



チェック・インの手順が示されている

行くと，たいてい出発便 departureと到着便 arrival のサイン，航空会社別のサインなどが表示されている。この他に駐車場 parking とかレンタカー(rent a car または rental car)リターン return といったサインにお目にかかれる。このレンタカー・リターンのサインに従って行くと必ず，各社別の駐車場兼事務所のあるスペースへのサインが現われる。自分の借りた会社のスペースへ入り，park here, stop here といったレンタカー会社別の小さな看板があるから，その指示された所へ車を置く。そしてマイル数 mileage とガソリン・メーター gas reading または fuel gauge を契約書のフォルダーに記入し，すぐそばにあるカウンターに持って行く。この時，キーは車にそのまま置いておく leave keys in car のと，カウンターまで持って行く bring keys to counter のがある。

支払いにはいろいろな方法がある

予約の項でも述べたが，支払いの方法としては，現金の支払いの他にトラベラーズ・チェックによる支払い，一般のクレジット・カード(アメリカン・エキスプレス，ダイナース，マスターカード，ビザといった)による支払い，レンタカー会社のクレジット・カード，あるいは日本で購入してきたバウチャーやクーポンによるものとさまざまな方法がある。

時間的には，一般のクレジット・カードやレンタカー会社のクレジット・カードへのチャージがいちばん早く済む。前にも述べたが大手のレンタカー会社のクレジット・カードをどれか1枚持っていれば，競合している他のレンタカー会社の支払いにも通用する。もちろん支払いも，同じく日本に請求書がきて，銀行で小切手を作っ

てもらって送金することになる。レンタカー会社のクレジット・カードの場合，使用後1ヶ月以内ぐらいに日本に直接請求書が送られてくる。レンタカーの契約書(または同意書 rental agreement)と同じ複写の請求書 bill である。請求額の送金小切手を外貨取扱いをしている最寄りの銀行で作成してもらい，請求書の1部分(たいてい This is your bill. とか Payment due on receipt. といった文章が書いてあるのが請求書で，切り取り線 Detach here で分けられて Return this stub (portion) with your payment. などといった文章のある部分)とともに，同封されてきた封筒に入れ，レンタル・アグリーメント・ナンバー(rental agreement number＝RA number)などを契約書から書き写して航空便で送り返せばよい。旅行の日程が長く，帰国までの期間がかなりあると，帰国後にごっそり請求書や督促状，弁護士からの催促状などがたまっていることがある。この時は，至急，小切手を銀行で作ってもらって送れば，問題はない。

一般のクレジット・カードの場合は，いつもと同じように，自動的に預金口座から引き落とされる。注意を要するのは，レンタカー会社で発行するカードには2通りあることだ。クレジット・カード credit card として通用するものと，メンバーシップ・カード membership card として借りる時の保証のカードで，クレジットカードとしての効力のないものとがある。メンバーシップ・カードだけでも，借りる時に保証金などというめんどうなものなしですむ。

現金で支払う場合には，空港はいろいろな人が集まる所なので，持っている現金を周囲の人の目にさらすことは得策でない。トラベラーズ・チェック(T／C)の場合には，身分証明書 ID card の提示を求められることがある。その時は国際免許証やパスポート，クレジット・カードなどを提示すればよい。また現金やトラベラーズ・チェックで支払った時は，必らず“paid”の印を契約書に押してくれたかを確認する。

新らしいアイディアで次々と発表されるバウチャーやクーポンの場合には，使い方にさまざまなルールがあるので，発券の際に，旅行代理店などでよく確かめておくことだ。

普通，荷物がそれほど多くなければ，車で空港に着いたら，その

ままレンタカー・リターン(rent a car return または rental car return, car rental return など)のサインを追いながら進んで，自分が借りた会社のところまで行く。

支払いや返却の手続きが済んだら，たいていそこから無料送迎バスで各航空会社のターミナルへ荷物ごと送ってくれる。また空港によっては，車を返す所と，航空会社のチェック・インのカウンターを非常に近いところに設けている。この場合は荷物を歩いて持って行くか，ポーター porter を頼んで運ぶか，カート(セルフサービス・コイン式のものもある)で自分で運ぶ。ポーターは1個当り50セントはかかる。荷物がとくに多く，誰か荷物の所で待っていられるような時は，私はいつも空港に入ると出発便のターミナルの departure のサインの方に進むことにしている。

そして，出発予定の航空会社のチェック・インのカウンターの前に荷物を降ろし，荷物といっしょに荷物の見張り番をそこに置いてから，車を返しに行く。この場合，親切な空港には，そこからもレンタカー・リターンのサインが出ているが，もし出ていない時は，いったん空港の出口 airport exit まで行って，もう1度最初からやり直してレンタカー・リターンへ行くようにすればよい。そして車を返してから無料送迎バスで，荷物を降ろしたターミナルに戻ってくる。

車を返す時，荷物を全部車から降ろし終ったら，車内の忘れものなどの再点検を忘れずに。またこの時，支払いをする場合にはトラベラーズ・チェックなどを，荷物といっしょに置いてくると，支払いができなくなるので要注意。

時間のない時は後で精算

返却の手続きが終ったら，レンタカー会社の無料送迎バスで自分の乗る航空会社のターミナルまで送ってもらう。したがって，出発便の航空会社名をスケジュール表や航空券で確かめておく必要がある。先に荷物を降ろしてから車を返しに行く場合，スケジュール表や航空券もみんな荷物番に預けてしまって，どこの航空会社か忘れてしまうようなことのないように。

もし出発便の時間がせまっていて，レンタカーの混み合っている時など普通のペースで順番を待っていては乗り遅れるというような場合，クレジット・カードで日本にチャージ charge 出来る時は，マイル数，ガソリン・メーター，返却日時，を正確に記入すれば，カウンターで手続きをせず渡すか，レンタカー会社によってはエクスプレス・リターン・ボックス express return box に投入するだけで，ちゃんと計算して後日，請求書を送ってくれる。

レンタカーの場合，かってはレンタカー料金にガソリン代も含まれていて，レンタカーの途中でガソリンを追加した場合，レシートをとっておいて，車を返却する時に現金で返してもらうようなこともあったが，最近ではガソリンは自分持ちという方が多いようだ。満タンで借りて，満タンにして返すのが原則だ。ただし乗る予定の飛行機に間に合わないぐらい時間がなく，ガソリンを入れているヒマがないなどという場合も心配はない。ガソリンメーターで使ったガソリンを計算して，レンタル料の請求に追加してもらえばよいのだ。この場合は，一般の町の安いガソリンより多少割高になることはやむをえない。車を受取った時にメーターがちゃんと full の一番上まできていることを確認しておく必要がある。返却の時は，契約書のフォルダーにマイル数を記入すると同時に，ガソリン・メーターの記入も忘れずに。

最近のレンタカーは，ほとんど無鉛 unleaded のガソリンを使う車になっている。ガソリン・タンクのふたや，ガソリン・メーターについている unleaded only のサインに注意。違うガソリンを入れようとしてもポンプのノズルのサイズが合わず入れられないので気がつくはずだが。

トラブルは日本語でＯＫ

レンタカーを借りている間，何か車について困ったことが起きた場合は，自分で勝手に処理するようなことは考えず，必らずレンタカー会社に連絡して事に当たらなければならない。契約書のフォルダーに記入されている全米どこからでも24時間使える無料電話，ハーツは，800-654-3131（ただしオクラホマ州は1-800-522-3711，アラ

スカとハワイは800-654-8200)，エイビスは，800-331-1212(ただしアラスカとハワイは800-331-1717，ウイスコンシン州は，コレクトで608-255-1208)へ，10セントだけあれば(州によって25セントのこともあるが)，いつでもどこの公衆電話からでも電話がかけられる。もちろん，借り出したレンタル事務所へ直接電話しても連絡はとれる。また全米どこからでもかけられる日本語の無料電話サービスは，ドライブ旅行中のさまざまな相談にのってくれるので大変べんりだ。(エイビスの800-356-8326。ただし，ウィスコンシン州を除く)。

これは24時間サービスというわけではないが，朝から夜まで連絡がとれる。最初出た人にジャパニーズ・プリーズ Japanese please と伝えると日本語の係員が出てくる。この他，レンタカー会社以外でもいろいろな機関で日本からの旅行者の相談にのってくれるものがある。たとえばロサンゼルスの場合，グレイター・ロサンゼルス・ビジター・アンド・コンベンション・ビューロー Greater Los Angeles Visitor & Convention Bureau という長ったらしい名前だが，要するにロサンゼルスの観光局(略称 GLA)といった組織が，いつも日本語の話せる人を置いて日本からの旅行者へのサービスに努めている。



ダウンタウンの505 South Flower Street で電話は213-488-9100，ARCO のショッピング・プラザの地下にある。このようにどこの州や市の観光局もドライブ旅行者への相談にも力を入れている。

第４章

車の知識あれこれ



アメリカで車を買うには

アメリカ大陸を長期間ドライブ旅行をしょうという時には，車を買ってしまった方が安いことがあるのはたしかだ。しかし，日程にかなり余裕がないと，意外にいろいろな手続きや整備などに時間がかかり，あまりトクとはいえないことも多いので，日程をじゅうぶん検討した上で決めるべきだろう。

いずれにしても時間がかかる

新車を買う場合でも，希望する車種や仕様の車がすぐその場で手に入るとは限らないので，現地に知人でもいればあらかじめ注文をしておいてもらう必要があるかもしれない。割安な車を買おうと思えば，毎年秋，次の年のニューモデルの発表の後に，売れ残っている車を買うという手もある。アメリカの場合，新車といえども，日本の中古車屋と大差のない売り方をするディーラーも多く，新車を買う利点は保証期間を買う，ぐらいのつもりで考えたほうがよいだろう。キャディラックやコンチネンタルという高級車を買うのでなければ，日本のようないたれりつくせりのサービスなどありっこない，と思ったほうがよい。

中古車を買う場合には，ふつうアメリカ人は，中古車屋や新車のディーラーの中古車売場に並んでいる車を買うよりも、新聞広告などで少しでも得な車を探がして買うようだ。友人に地元の新聞などで前もって探しておいてもらう，というのも良い方法だ。中古車を買う場合，車種も豊富で，安心して買えるものとして，レンタカー会社の車がある。毎年，レンタカー会社は新車を大量に買い入れ，ほとんど新車の時だけレンタルするようにしていて，まだそれほど古くない車をどんどん売るので比較的安く買えるから，アメリカ人の間で人気があるのだ。レンタカー会社のカウンターにも、価格表が用意されている。

アメリカで車を買ったら，まず登録をし，必らず保険をかけてから，運転をするようにしないと，事故でも起こしたら大変なことに

なる。登録をするには，ドライブ旅行の場合でも，どこかの住所で登録しなければならず，友人・知人の住所を使わせてもらわないと登録できないことになる。日本とは違って登録を済ませてからインスペクション（車検 inspection）や，場所によっては排ガス検査を受ける。インスペクションを実施していない州もあるが，登録の時に指示されたら，その書類を持って，自分で車検場 inspection station に行って検査を受ける仕組みになっている。たいてい，各種のライト類，ホーン，ブレーキ，ステアリングといった非常に簡単な検査で，その場ですぐ終ってしまう。もし問題点があれば，その箇所だけを修理してまた持って行けばよい，というほど簡単なものだ。また，車を買って長期間アメリカ大陸のドライブ旅行を続け，次の車検の時がきてしまっても心配無用，登録してある州に戻った日に，inspection station に行って検査を受ければよい。また，登録も更新することになっている場合でも，アウト・オブ・ステイツ out of states として〝登録してある所に戻りしだい検査を受ける〞という手続きでも更新できる。

アメリカで，車を買う時には，新車の場合でも，中古車の場合でも，いろいろなディーラーがあるので，できるだけ地元の人の評判を聞いて信用のあるディーラーを選ぶ必要がある。また，日本出発前から車の購入を予約しておいたり，車の購入に当って不安がある時には，日本のディーラーのために買い取り業務やコンサルタントをしている人がロサンゼルスにいるので，アドバイスを受けるのもよい。

Mr. Minoru Yasukawa
2533 Mira Monte Ave.
Ontario, California 91761 U. S. A.
Tel:714-984-4794
日本での連絡先は：
横浜モーターセールス045-543-4644

保険をかけるのが問題

現在のところ，アメリカで車を買った場合，保険をかけるのが一

番の問題なのだ。アメリカでは一般の自動車保険の契約の条件として，アメリカに何ヵ月とか何年以上住んでいる人という条件があるからだ。それまでに住んでいなければならないわけである。車を買ってからではなく，買う時にディーラーなどを通して，契約してくれる保険会社を探がさなければならない。この場合，免許証も日本からの国際免許証よりは，地元の州の免許証をとっておいた方が有利な時がある。日本で旅行傷害保険に追加してかけられる保険はレンタカー(大手の4社)に限っているので，この場合は役に立たない。一般のアメリカ人が入っている保険よりは割高でも，契約してくれる会社を見つけたら，とりあえず保険をかけてからでなければ，車を動かすべきでない。忘れてならないことは，アメリカでは，自分の車に対人や対物などの保険をいくらかけているか，ということを洩らしてはならないことだ。事故を起こして，相手方に知れてしまった場合には，保険会社から裁判で訴えられることもある。なお，車の保険に入るのにポートランドのアズマノ・エージェンシー☎503-223-6245がいろいろ便宜をはかってくれる。

日本へ持ち帰るか売るか

アメリカで買った車を日本へ持って帰った場合，最近では税金がかからないにしてもあまりトクではなくなった。かえって損をしたという話も時々聞く。これは排ガス対策などを含めた車検の制度が，日本とアメリカとでは全然違うため，かなりの改造が必要になったり，日本にあまり入っていない車の場合，車検申請の時にデータが不足していたり，といったいろいろな問題点があるためだ。

それでも，日本へどうしても持って帰りたい，あるいは価値のある車を日本へ持ち帰る時には，できれば日本を出発前に，実際に日本で車検をとってもらう業者などともよく相談をしておくことだ。アメリカの現地で日本の様子をよく知っていて相談にのってくれるのが，前に出ている安川実氏だ。

アメリカでドライブ旅行に使った車を，帰国前に売る，というには多少のテクニックが必要だ。日程に余裕があれば問題はないのだが。車を売る場合，下取りでもたたかれるのに，ただ売るとなると，

車のディーラー相手では，まず無理である。ディーラーに引取ってもらおうと思えば，車を買う時にあらかじめ話をつけておき，帰国前に買い戻してもらうという手はある。いちばん良いのは，知人にでも頼んで，新聞広告を出してもらい，欲しい人に直接売ることだが，この場合，いつ買い手が見つかるかわからない。アメリカ人の間では，新聞の広告欄を利用して車を売るのが最も一般的なようだ。

ナンバープレートあれこれ

日本で，アメリカのナンバー・プレイトをつけて走るのが，かっこう良いとされるのか，本来の日本のナンバー・プレイトのわきにアメリカのプレイトをつけている車を時々見かける。こんなことで，アメリカのナンバー・プレイトは，われわれにも多少なじみのあるものになってきつつあるようだ。州ごとに法律も違っている関係もあり，これのコレクションを始めると，なかなか面白いものである。また，ドライブ旅行中，居眠り運転解消のために，このナンバープレイトを使ってゲームを考えたりするのも楽しい。それぞれの州がその特色を出そうとデザインを凝ったのも多い。コロラドの山々をデザインしたコロラド州，カウボーイのワイオミング州は荒馬乗りのデザイン，ペンシルバニア州は州の形をそのままナンバープレイ



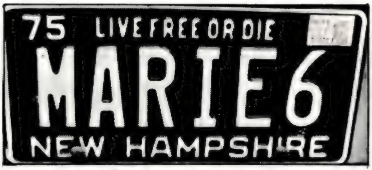
アラスカ州



ミネソタ州



ワイオミング州



ニューハンプシャー州



コロラド州



ニュージャージー州

トにしているし，かつてアラスカ州は熊の形の上にナンバーをならべていた。広大なアメリカの各地へドライブ旅行する州民に，少しでも自分たちの州をＰＲしてもらおうというアイデアだろうか。

また，州のニックネイムや，短い文章で州の特長を表わしている州もある。面白いのは，オクラホマ・イズ・オーケー Oklahoma is OK といった略号をもじったものや，テン・サウザン・レイクス 10000 Lakes と州内に１万もの湖があることを誇っているミネソタ州などだ。アメリカじゅうから観光客の集まって来る遊園地や名所の駐車場などで，めずらしい州のナンバー・プレイトや遠くの州からやってきた車を見つけるのは楽しいものだ。

最近アメリカで実施している所が多くなって好評なのが，自分が選んだ数字やローマ字のナンバープレイトだ。カリフォルニア州の場合，環境保護の基金集めの一手段としてエンバイロメンタル・ライセンス・プレイト enviromental license plate が，25ドルの寄付金と毎年10ドルずつを支払えば，ぶ厚い電話帳のような台帳の中にない新しい組み合わせの数字やローマ字を自分で選べるようになっている。テレビ局のＮＢＣの社長や役員がＮＢＣ１，ＮＢＣ２といった番号をつけていたり，ＡＡＡの事務所の車がＡＡＡになっていたりする。もしアメリカで車を買ってドライブする場合，自分で一番おぼえやすいイニシャルなどのナンバー・プレイトをつけて走るのも，かっこ良いアイデアかもしれない。

整備・修理はどうするか

アメリカをレンタカーでドライブする場合，修理ということはまず気にしないですむが，万が一故障という場合には，レンタカー会社に電話で許可を得てから修理をすることになる。自分の車を買ってドライブ旅行をする時は，修理も必要になることもあるだろうし完璧な整備をしておく必要がある。最も完全な方法は，車を作ったメーカーのサービス・デパートメントに持って行くことだ。もちろん，新車で買えば保証期間中は，メーカーに持って行くと保証の対象になる，ということもある。

アメリカの整備工場は原則として予約がないと受けつけてもらえない。整備が必要な場合，あらかじめ予約を入れておくか，その余裕がない場合は，朝の8時に直接行くことだ。確実にその日のうちに仕上げてもらうためには，多少早めに行って(15分ぐらい)serviceのサインのある入口の前で順番を待つわけだ。こうすれば，たいていの故障や必要な整備は，その日の午後早々には仕上げてくれる。電話帳のイエローページ(職業別 yellow page)でその町のディーラーの所在を確かめ，地図を頼りに行くわけだ。

〔専門店〕

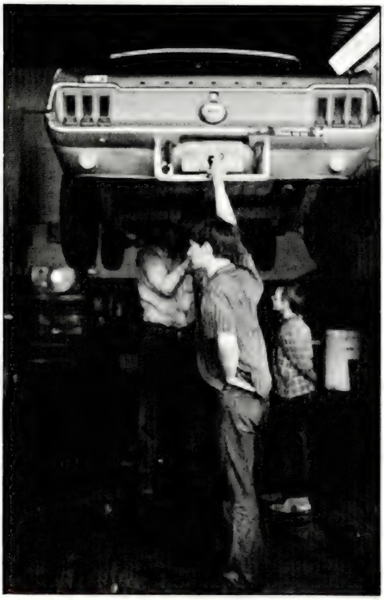
次に頼りになるのが，修理箇所を専門に修理する専門店である。これも職業別電話帳 yellow page で探がせばその場でどんなメーカーの排気管でも修理できるといった広告を出しているマフラーの専門店の広告を見つけることができる。

マフラーの専門店，前輪のアラインメントやタイヤのバランスが専門のフロント・エンド front end 専門店，キャブレター(カーブレイター carburetor)専門店，オイル交換 oil change をすぐその場でやってくれる専門店，電気系統の専門店，collision や fender などの板金の専門店，トランスミッション transmission の専門店，溶接専門の welding とかタイヤの専門店という具合に分かれているので修理箇所が事前にわかっていれば，これらの専門店に持って行けば，すぐその場でやってくれる店もあり，時間の節約にもなる。

専門店ではないが，ディラーの service と似たようなシステムで整備，修理を引受けてくれるのがショッピング・センターなどの車の整備工場だ。シァーズ Sears やモンゴメリー・ワード Montgomery Ward ケイマート Kmart といった全国にチェーン店をはりめぐらせた，デパートやディスカウト・ストアが経営しているものである。メーカーの保証の切れた中古車などを買って旅行する場合には，こういった全国チェーンの店で修理すると，一定期間の保証がつくことが多いので安心だ。

〔サービス・ステーション〕

ドライブ旅行中，もっとも手軽に修理を頼めるのは，いわゆるガソリン・スタンドである。アメリカではガソリン・スタンドといわずに，サービス・ステーションという場合があることからもわかるように，ただガソリンを売るだけではなく，車のいろいろなサービスを提供する店ということになっている。最近はガソリンを売るだけの専門店も増え始めているが，簡単な修理ならその場でやってくれるステーションも，まだ多いはずだ。とくにメジャー系の看板を掲げたサービス・ステーションは，ちゃんと予約をしておけばたいていの修理をやってくれる。


簡単な修理なら早い

ドライブ旅行中に，むこうの方から故障箇所を見つけて「直さないとだめだ」といってきた場合は要注意である。ナンバープレートで他所者と見てとり，とくにメカに弱そうな旅行者に必要もない修理を

押しつけることがあるからだ。油が洩れてもいないのに，こっそり自分で油をたらして「こんなに洩れているから危険だ」といった手口もある。

緊急時はハイウェイ・パトロールへ

アメリカのハイウエイで，何か困ったことが起きた時は，ハイウエイ・パトロールに頼るのが原則だ。ハイウエイ・パトロールといってもパトロールカーだけでなく，オートバイやヘリコプター，飛行機，無線などによるパトロールもある。何か起きた時は，すぐそれとわかるように，たとえばボンネットを開け，白い布などをかかげ，修理を求めていることが一目瞭然にわかるようにしておく。無線によるパトロールは，現在，旅行者がＣＢラジオ(車積無線)を使うことはできないが，あるチャンネルは24時間ハイウエイ・パトロールがモニターしていてくれるので，即時に連絡がとれるようになっている。

ハイウエイ・パトロールと至急に連絡をとりたい時は，ハイウエイに緊急用のコール・ボックス call box が用意してあれば，ハイウエイ・パトロールに直通でつながる。この電話は非常に便利にできていて，レッカー車 tow truck を呼んでもらったり，日本の JAF



ハイウエイ・パトロール・ディスパッチ

メンバーならアメリカのAAAの無料ロードサービスの手配もしてくれたり，ガソリンが切れた場合友人や家族に持ってきてくれるように手配してくれる。レンタカーの場合には，レンタカー会社へも電話してくれる。日本語が通じなければ，レンタカー会社その他の日本語サービスの電話と三者が話せるようにつないでもらうという手もある。西海岸の場合には，ジャパニーズとひとこといえば，ハイウエイ・パトロールに日本語を話せる人がたいていいて，なんとかなる。

このコール・ボックスからかけられるハイウエイ・パトロール電話へ，一般の公衆電話からもかけられる。たいてい「0」をまわし，オペレイターにハイウエイ・パトロールのディスパッチ highway patrol dispatch を頼めばよい。

この場合10セントだけは必要だ。また一般の道路の場合は，コール・ボックスというのはなくふつうの公衆電話で日本の110番のように，警察の番号911をダイヤルするとか，0をまわして出るオペレイターに緊急事態 emergency を告げる。

どうしてもハイウエイ・パトロールなどに連絡がとれない時は，通りがかりの車に頼むしかない。こちらの状態がよくわかるように，故障の場合はボンネットを開けておくとかして，通りがかりの車が停まるようにしてレッカー tow truck を呼んでほしいとか，AAAのロードサービス(Triple A の road service)を呼んでほしいとか，レンタカー会社への連絡とか，必要な用件を簡単明瞭に伝える。

車がエンコしたときは

大手のレンタカー会社の車を借りた場合，通常エンコということは，ほとんど考えられないが，少したってみて具合が悪い時には，レンタカー会社のオフィスへ行き，整備をしてもらうなり，代車を借りるなりした方がよい。レンタカー会社のオフィス所在地がわからない時は，レンタカー会社の無料電話でこちらの様子を知らせながら場所を聞くのもいい。また電話帳の職業別のページ yellow page でも所在地を探せる。

レンタカーの場合，修理が必要となった場合は，必らずレンタカ

一会社へ電話を入れて故障の様子を知らせ，許可をとってから修理をすることになっている。これを怠たると，後でレンタカー会社が負担すべき修理代を請求できなくなることがある。許可を得て指示通りに修理ができたら，領収書を保存しておいて後で精算をしてもらう。修理はたいてい最少限の必要な修理だけにして，必要なら代車を借りた方が時間的にも得だ。修理に要した時間などはレンタル時間から，たいてい差し引いてくれる。

エクスプレスウエイとかフリーウエイといった高速道路では，故障の場合でも，本線上の車の障害にならないように，なんとか車線の外に出しても，一定の時間内しか置いておくことはできない。早目にレッカー車を手配して修理工場へ運ぶようにしなければならない。駐車違反ということになるのだ。

事故を起こしたときは

もしもドライブ旅行中に事故を起こしてしまった時は，まず緊急に必要な処置をとることが肝心である。怪我人などがいる場合には，まずその救助を第一に考える。救急車 ambulance を呼んだり，レッカー車 tow truck やパトロール・カーへの連絡 highway patrol dispatch などは，緊急の場合には通りがかりの車に頼むのが一番だ。またハイウエイで事故を起こした場合には，後続車への合図も大至急に手を打たなければならない。まごまごしていると第二，第三の追突事故につながりかねない。後続車が障害物のある車線から安全に別の車線に移れるように停止標示板や発火式のフレヤーで合図をする。この場合日本で考えるよりも何倍もの距離をとり，手前から合図をしておかないと，どの車もスピードが出ているので危険である。ハイウエイパトロールや救急車の手配など一段落したら，レンタカー会社へも連絡しなければならない。また，日本で旅行傷害保険や自動車運転者損害賠償責任危険担保特約などに入っていたら，その保険会社へも，すぐ連絡しなければならない。ハイウエイパトロールでも，レンタカー会社などへの連絡もしてくれるので，レンタカー会社や保険会社名を知らせる必要がある。

よくいわれることだが，アメリカで事故を起こした場合，アイ・

アム・ソーリー I am sorry といってはいけない，という。これは，どんな事故の場合でも事故の原因は，ちゃんとした結果が出るまでは，どちらが悪いということは決められないものであり，保険会社などの事故係の担当者にまかせるべきものだからだ。また，アメリカではかけてある保険の額を他人にいってはならないことになっている。事故を起こした相手にその金額を知らせたりすると保険会社から訴えられることもあるぐらいだ。保険金額が相手にわかってしまうと，その満額を保険会社が支払わなければならなくなることが多いからだ。

レンタカー会社や保険会社へ連絡する際に，無料の800番の電話が使えない時は，ふつうの番号の電話で，電話代のコインがなければ，コレクト・コール collect call で相手に電話代をもってもらっても，急いで連絡する必要がある。そして事故報告，代車，その他，の指示を得る。

日本人のドライブ旅行者が起こし易い事故は，まず追突事故だろう。日本とはくらべものにならないほど，長時間をハイウエイスピードで走ることが多いので，ついスピード感が鈍り，一般道路でゆっくり走っているような錯覚を起こして車間距離をつめてしまうからだ。次に多いのは，車線変更の時に起こすものだろう。アメリカ人ドライバーは，日本のようなドライブに慣れていないので，正確に合図を送ってやり相手にブレーキを踏ませないように，十分車間距離をとれるようにしてから，相手の前に入らないと，簡単にぶつけられてしまう。その次あたりに，居眠り運転があげられよう。砂漠地帯や，広大な，変化もない農村地帯を一日中走っているような時，緊張感が失われ眠けをもよおす。少しでも眠けを感じたら，すぐレスト・エリア rest area（または service area）を見つけて，運転を交代するか，車外へ出て少し歩いたりする。また，道順がわからないために，うろうろしたり，あわてたりするのも事故の原因になる。走り出す前に，よく道順を確かめ，地図をたよりに，道順の道路やハイウエイの名前や番号，出口の名前や番号などを大きな字でメモしておく。番号だけをメモしておいても，名前だけしか表示していない場合が，東へ行くに従って増えてくる。

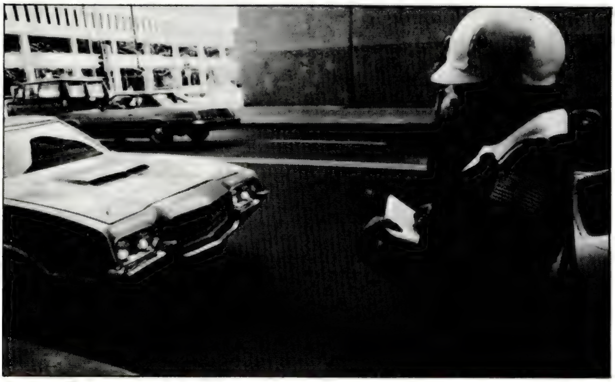
違反には厳しい

アメリカの交通違反も，日本と同じく点数制と切符制を採用しているが，日本の警察のように悠長な取締りはしない。違反を見つければ即，罰金の切符を切るのがアメリカの交通取締りだ。駐車違反の取締りにしても，1人が1台のレッカー車で，巡回して，違反車を見つければ，どんどん持って行ってしまう。交通違反の罰金も年々高くなっており，ハイウエイでよく見かける No Littering $500といったサインのように，ちょっとしたゴミをハイウエイに捨てただけで$500という州もある。スピード違反は，最近，野球のピッチャーが投げるボールのスピードを測るのと同じ“スピード・ガン”が，ずっと以前から使われている。州や都市によってはこの使用を許可していない所もまだあるが，これは，対向車線上の車から，横の道から，あるいはオートバイからも測れるので威力は抜群だ。また，“ねずみ取り”式の取締りもレーダーを使い，1台ずつつかまえるのではなく，通る車が違反していればすべての車をつかまえてしまう。走行中に違反でパトロールカーに停車を命じられたら，フラッシャーを出して，安全に路肩に停車し，パトロールの警察官が，窓の所へやってくるまで運転席で待つ。これは非常に大切なことで，あわてて車から出たり，免許証を見せようと，グラブ・コンパートメントを勝手に開けたり，ポケットに手をつっこんではならない。警察官から指示があるまでは，ただそのまま運転席で待たなければならないのだ。警察官も身の安全のために，いつでもピストルで応戦できる態勢で車の窓のところまでくるので，ポケットに手を入れたり，グラブ・コンパートメントを開けようとすると，ピストルを取り出すと思われる恐れがある。違反切符が交付されたら，銀行へ行き，罰金相当額の小切手を作ってもらい，書類に指示されている所へ郵送すればよい。たしかに，都会のダウンタウン地区などで，パーキングメーターの所に車を駐めて，ついうっかり時間を過ぎてしまうことは多い。シカゴでのこと，時間を過ぎてしまい，車を置いた所へあわてて戻ると，すでに警察官が来ていて，「今すぐ出しますから」といっても全然受けつけてくれず，「この切符は日本へのいい記念の

おみやげだ」とむりやり反則切符 ticket を渡されてしまったことがあった。この ticket の中には，罰金は支払わなくてもよい，警告切符 warning ticket もある。また，罰金がたった1ドルという違反もある。

レンタカーの契約にも交通違反に関する事項がもられている。違反は，車を借りている人が責任をとることになっているので，違反の ticket は，レンタカーを返すまでにちゃんと処理しておくのが望ましいが，車を返す精算の時に同じ州内の切符なら，計算してくれる。罰金を払わずにそのまま日本へ帰ってしまっても，もし警察が探す気になれば，レンタカー会社を通して日本まで請求してくることもありうる。そんな時には，責任をもって罰金を払えば済む。

めんどうな手続きなどをしなければならないので，違反をしないように気をつけてドライブ旅行をすることだ。違反をしてしまった時でも，謙虚に罰金を払うことだ。日本からのドライバーは，たいてい最初の数日間にスピード違反でつかまることが多い。それでも何日か走っていると，どこまでも続くまっすぐなハイウエイを，スピード違反をしてまで走るのが馬鹿らしくなり，すぐ安全運転になるものである。



駐車違反の取締りはきびしい

ＡＡＡは実に便利だ

2000万人のアメリカ人が加入している世界最大のオート・クラブが American Automobil Association だ。略して Three A または Triple A と呼ばれている。この組織は，日本のＪＡＦ(日本自動車連盟)のように，ロードサービス road service やドライバーへのいろいろなサービスをしている，非常に信用のある団体である。

また，大変便利なことに，日本のＪＡＦに入っていると，アメリカのメンバーと同じような資格が与えられ，無料のロードサービス(もちろん実費のかかることもあるが)だけでなく，ドライブ相談や無料の地図，ドライブ・ガイドブックなどをもらったり，協定しているホテルその他の割引サービスなども受けられる。

なおＪＡＦに入会するには，年会費4000円と入会金2000円を添えて，ＪＡＦの本部(03-436-2811)や全国にある支部または，ロードサービスを行なっている所へ申し込めば，簡単に会員になれる。

私がアメリカに着いて，車で走り始めると最初に寄る所はＡＡＡのオフィス，ということになっている。会員証を提示しながら，自分の予定のコースを告げ，コースぞいの，各州の地図 state map をひととおりそろえてもらう。その次に，コースぞいの大きな都市の



ＡＡＡのドライブ相談

市内図 city map ももらっておく。そして，時間があれば，私の走るコース専用の地図帳 triptik も作ってもらう。これは，必要な地図が非常にコンパクトにまとめられていて，車内で使うのに大変便利だ。オレンジのマジックインキでコースもちゃんと記入してくれる。また，各州別のガイドと割引の得られるホテルのリストなどの出ているガイドブック tour book ももらっておく。キャンピングカーでドライブ旅行をする時には，地方別の camping のガイドブックももらえる。こんなに両手にいっぱいの地図や本をもらっても，すべて無料なのだ。おまけに，万が一，車がエンコしたような時にも，日本と同じようにロードサービスが得られる。ハイウエイのコールボックスから頼む時に，「オートクラブは？」と聞かれたら「トリプルA」と答えれば，ＡＡＡのロードサービスを手配してくれる。また一般の道路でも，電話でＡＡＡに連絡するのは簡単だ。ダイヤル「０」を回わしてオペレイターを呼び出して“Triple A”と告げれば，たいていすぐわかるし，電話帳でもＡＡＡまたは，American Automobil Association を探がせばよい。

ロードサービスの車がきたら，会員証を見せる。Affiliated to AIT and FIA と記入されていることによって，ＡＡＡのメンバーと同じサービスが受けられることがわかる。もちろん，ロードサービスは無料でも，牽引してもらったり，時間のかかる修理などは，費用を多少負担しなければならないのは日本と同じである。

アメリカの免許を取得した時に，記念にアメリカの国際免許証もとっておきたい，などという時は，アメリカの免許証とパスポートサイズの写真２枚をＡＡＡに持参すれば，すぐその場で発行してくれる。費用は３ドル。

日本からアメリカへ自分の車を持って行ってドライブする時も，ＪＡＦを通してやるのがいちばん簡単だ。外国でも通用する国際ナンバーの取得，日本へまた送り返すことを証明するためのカルネ（無税通関手帳）の発給手続きなど，ＪＡＦが行なってくれる。アメリカへ車を運んでくれる船は，送り方によってさまざまな料金になっているので，何社か実際に当ってみて決めると良い。船の場合は，積み込む手続き，到着してからの手続きなど，いろいろ複雑な手続き

があるので，貨物代理店（乙仲業者）に頼んで，手続きを代行してもらう。到着予定日なども，積荷の都合などで，かなり余裕をみておかないと日程が狂ってしまう。現地に到着したら，貨物代理店に相談して自動車保険をかける。

㊙安上り大陸横断ドライブ法

レンタカーを借りずに，また自分の車もなしでアメリカでドライブ旅行を楽しみたいが，お金もあまりない，という人向きに，ひとつ変った方法がある。ただし，日程などにかなり余裕がないとむずかしいが。

あの広大なアメリカ大陸を，西から東，あるいは東から西へ，大陸横断のドライブをすることは，アメリカ人にとってもかなりなハードな旅といえる。引越しなどで自分の車を格安で大陸の反対側へ運びたい，と思っているアメリカ人を探すのだ。大学のキャンパスの新聞などに広告が出ていて，大陸横断ドライブをしてくれる人を募集していることがある。ガソリン代は自己負担とか条件もさまざまだ。運よく，こんなチャンスに恵まれれば，非常に安上がりな大陸横断ドライブ旅行が楽しめるわけだ。

ヒッチハイクは禁止だ

最近，アメリカでは，ほとんどの州でヒッチハイクが禁止されているが，キャンパスの夏休み前の新聞や掲示板などには，遠くの郷里へ，いっしょにドライブして帰る仲間を募集していることがある。ガソリン代を半分負担してくれる人を募集したり，運転を交代してくれる人を募ったりしている。

若いうちは，多少，冒険をしなくては，とはいっても，安易にハイウエイや街でヒッチハイクをするのは考えものだ。とくにヒッチハイクを通していろいろな事件が起きている。アメリカではハイウエイでヒッチハイクを禁止しているところがほとんどだ。また，ドライブしている時にヒッチハイカーは拾わないことに決めておいた方がよい。私自身，この十数年の間で，ヒッチハイカーを乗せたことは２回しかない。１回は，急に降りだした雪の日，結婚式帰りの

ドレスアップした人が，困って立っていた時と，もう１度はデスバレーの真ん中で，１日中歩いてきたのか，夕暮近く砂漠にポツンと立っていた若者だ。一方，見かけた事件には，こんなことがあった。ある人がヒッチハイカーといっしょに何日か旅をして，ニューメキシコ州のサンタフェに着き，ガソリンスタンドにちょっと立寄った。うっかり，ヒッチハイカーを残してトイレに入ったすきに，グラブ・コンパートメントに入れておいた全財産が盗まれた。そのことに気がついたのは，サンタフェ空港でヒッチハイカーと別れた後だった。あわててとって返して彼を見つけたが，トイレに逃げ込まれた。警官もかけつけ，逃げられないと悟った彼は，盗んだ全財産を水洗トイレに流してしまったという。


ヒッチハイク禁止のサイン

第5章

How to オートキャンプ



オートキャンプこそアメリカの旅だ

アメリカ人の間では，何日もかかってドライブ旅行をする時には，キャンピングカー recreational vehicleの旅を考える人が多い。アメリカ西部開拓時代からの，自分のことはすべて自分でやるという旅の型式を今でも伝えているのがキャンピングカーの旅だ。つまり，幌馬車の旅の精神が受け継がれているのだ。動く足と，目的地へ着いてからの宿と，食事のためのレストラン，といった1台で三役にも使えるキャンピングカーは，何ごとも合理的なことと経済的なことの好きなアメリカ人の間では，根強い人気がある。

ホテルに泊まり歩くドライブ旅行にくらべて，キャンピングカーで泊るオートキャンプ場では，同じキャンパー仲間といった気持からか，アメリカ人キャンパーとの交流の機会も多く，旅の楽しみも倍増するのだ。

キャンピングカーの旅のもうひとつの利点は，アメリカ人の日常の生活を，スーパーマーケットでの買物から買ってきた物を使っての料理や食事といったことを通して体験できることだ。もちろん，キッチン kitchenet つきのモーター・ホテルに泊まって，スーパーで買物をして，アメリカ式料理を楽しむこともできるが。


私のトラベル・トレイラー（エアストリーム）

最近では，アメリカ大陸横断ドライブなどに最も経済的で安全な宿泊設備はオート・キャンプ場だ，ということがアメリカを旅行する日本人の間にも知れわたりつつあるようだ。また，キャンピングカーでなくても，つまりふつうの車でもオートキャンプ場を利用した旅をしている人も増えてきている。設備のよいフランチャイズのオートキャンプ場を泊り歩けば，1台1泊10ドルぐらいで，意外に快適なドライブ旅行を続けることができるからである。

私自身も10年以上も前から，アメリカにキャンピングカーを1台置いて，撮影取材旅行用に使っている。このキャンピングカーが1台あることによって，撮影する現場まで自分の家ごと気軽に引越しができてしまう。そして目的地に着いたら，引っぱっていたトレイラー式のキャンピングカーを切り離して，車だけで行動できる。つまり，私の場合は，トレイラー式のキャンピングカーが大変つごうがいいというわけである。天候の状態によってスケジュールを左右されても，自由に日程を変えながら，アメリカ大陸を行ったり来たりできるのも，キャンピングカーのおかげといえるだろう。もちろん，忙がしい取材の旅行には，飛行機に乗り換えたり空港でレンタカーを借りたりして，目的地へ急ぐこともよくあるのだが。

キャンピングカーもいろいろある

アメリカでリクリエイショナル・ビークル recreational vehicle と呼ばれる（略してRVとも呼ぶ）キャンピングカーには，大別してモーターホームと呼ばれる自走式のものと，トレイラー式のトラベル・トレイラーがある。モーターホームのなかにも，大型バスのような車体内に，日本の1DKか2DKみたいな設備までそろえたものから，ミニ・モーターホームと呼ばれる小型トラックのシャーシーを利用したものや，バン van の室内に設備を作ったものがある。モーターホームとトレイラー式の中間に，小型トラックの荷台の上に載せたキャビンの中に設備を作ったトラック・キャンパーや，フィフス・ホイールと呼ばれる，トレイラー式に引っぱるが小型トラックの荷台の上に半分乗っかっていて，運転しやすくしたものまである。

トレイラー式のキャンピングカーは，幌馬車時代からの伝統を伝えるみたいに，現地に着いたらトレイラーを切り離し，身軽になって行動する，というスタイルで始まったものだ。この中には，本格的なトラベル・トレイラーと呼ばれるものと，トレイラーの部分をテント式に折りたためるようにしたテント・トレイラーがある。

それぞれのＲＶには一長一短があるが，長い間オートキャンプ旅行を続けるアメリカ人には，トラベル・トレイラーが一般的なようで，気軽にオートキャンプの便利さを体験しようという時にはモーターホーム，といった感じである。トレイラー式の長所は，トレイラーをはずせば普通の車と同じに行動ができるという点だが，短所は，つないだり離したりに多少時間がかかるのと，バックなどの運転に多少の技術を要することである。モーターホームは，１台の車なので運転がトレイラー式にくらべてはるかに楽であり，オートキャンプ場での宿泊などは問題はないが，行動する足として考えた場合に，駐車場の問題や，ちょっと出かけるのにもいちいち上下水道や電源をはずさなければならない，ことが短所にあげられるだろう。

レンタルもある

キャンピングカーを使って，アメリカをドライブ旅行しようとい



運転の楽なミニ・モーターホーム

う場合には，レンタカーと同じように，キャンピングカーをレンタルすればよいわけだが，普通の乗用車のようにアメリカじゅうの空港で簡単にレンタルするわけにはいかない。旅行代理店を通じて，現地のランド・オペレイターなどに探してもらうか，巻末のキャンピングカーのレンタルのリスト(260ページ)参照。

アメリカ国内には大小さまざまのキャンピングカーのレンタル業者が多数あるが，いずれも情勢の変化が激しいので事前によく連絡をとってから，予約したり，予約金を支払ったりして，レンタルすることをおすすめする。

借りられるキャンピングカーは，ほとんど自走式のモーターホームかトラックキャンパーだが，運転しやすさからこの中の，ミニ・モーターホームかバン・タイプをお薦めする。人数が多い場合や運転に自信のある場合には，大型のモーターホームの方が，本格的なキャンピングカー・ライフをエンジョイできる。キャンピングカーのレンタルに際して注意すべき点は，レンタル料に含まれている保険には，車の本体つまり，シャーシー関係には保険がかかっているが，車体の上の方つまりキャンピングカーの部分には，保険が適用されない場合が多いことだ。もちろん，保険が適用される部分の損傷に対しても，一定の免責額がある。

レンタルできるたいていのキャンピングカーの設備としては，2



モーター・ホーム(エアストリーム・アーゴシー)



大型モータホームの内部

つか3つのダブル・ベッド，水洗式トイレ，温水ボイラー，この湯を使うシャワーかバス・タブ，温度調節装置つきのセントラル・ヒーティング，風呂おけほどもある大きな貯水タンク，台所関係としては，流し，プロパンを使うガスレンジ，プロパンと電気両用の冷凍冷蔵庫，折りたたみ式ダイニング・テーブルといったところで，この他に，エアコンのついているものまである。これらの設備は，オートキャンプ場の設備につながなくても，2～3日から1週間ぐらいまではアメリカ式の快適な生活が，過ごせるようになっている。そんなわけでアメリカでは，住んでいた家を売り払って，一年じゅう大型のキャンピングカーに住みオートキャンプ場を泊り歩いて，生活をエンジョイしている人も多い。

コンボイとキャラバン

キャンピングカーの運転も，基本的には普通の乗用車と同じなのだが，車体の大きさや型の違いにおける注意事項を考えてみよう。

まず，車体が箱型のものが多いので，風の影響を受けやすい。とくに風の強い日の横風にはじゅうぶん注意が必要だ。gusty wind といったサインのあるハイウエイの切り通しのような場所から，平原へ出るようなところではとくに注意すること。また，追い越しや追い越される時の乱気流は，不思議な作用をするので，大型トラック

やバスなどと並んで走る時は，できるだけ離れて吸い寄せられないようにすることだ。車体が大きいので狭いところやガソリン・スタンドの出入りなどに注意する。ガソリン・スタンドの中で，車の屋根を軒下や看板にぶつけることがよくある。また，車内に台所設備などいろいろな物を積んでいるので，必らず出発前に車内をよく点検すること。冷蔵庫のドアのロックは忘れずに。

レンタルでトレイラー式を使うことはまず考えられないが，もしトレイラー式のキャンピングカーを運転するような場合は，走っている間はトレイラーの方には人が乗っていてはならないことになっているのを忘れないように。連結装置の点検はもちろん，後ろのトレイラーとつながっているライト類やブレーキは，毎日出発前に点灯して点検する必要がある。

走行中のトレイラーはモーターホームよりも，とくに乱気流に弱いので大型のトレイラー式トラックや大型バスと高速ハイウエイで横に並ばなければならない時には，自然に吸い寄せられてしまうから，ハンドルをきってできるだけ離れるようにする必要がある。このため，気がつかないうちに追い越されることなどのないように，バックミラーでいつも後続車に気をつけておかなければならない。

キャンピングカーでツアーをしようという場合には，何台かの車でいっしょに行動することもあるはずだ。何台もの車が行列して，ハイウエイなどを走ることを，アメリカではコンボイ convoy と呼ぶが，こんな場合には，正式にはハイウエイ・デパートメント（交通局）などへ届出る必要があることがある。何台もの車がまとまって行列して走るのは，いろいろと問題もあるので，キャラバン caravan スタイルで目的地を決めて別々に自由に走る方が，かえって安全である。もちろん，2～3台ぐらいずつがいっしょに走るのは，お互い心強いし楽しいものだ。

出発前に，走る予定のハイウエイの番号と名前，そのハイウエイから出る出口の番号や名前，次に乗り換えるハイウエイの番号などを，メンバーに徹底しておく必要がある。

快適で経済的なオートキャンプ場

全米に２万ヵ所も

キャンピングカーでドライブ旅行をする場合には，原則としてオートキャンプ場を泊り歩くことになる。もちろんオートキャンプ場だけでなく，たまにはホテルに泊ることもできる。また逆に，普通の車やスティション・ワゴン，バンなどで旅行する時にオートキャンプ場に泊っても，かなり快適に経済的な旅が楽しめる。この場合車内にベッドのスペースがとれなければ，テントを用意すればよい。アメリカでは，快適に寝ることのできる用品が安価に手に入る。調理用品は，これもべんりなものを簡単に買うことができる。

オートキャンプ場はアメリカ全土に約２万か所もある，といわれることでもわかるように，大都市の真ん中以外は，たいていのところにある。地図やガイドブックと同様に，オートキャンプ場のリストやガイドも出している。ランドマクナリー社 Rand McNally の Camping & Trailer Park Guide, Woodall 社の Woodall's Trailering Parks & Campgrounds や，全米に800か所ものフランチャイズのオートキャンプ場を持つ KOA 社の KOACampersAtlas や KOA Handbook and Directory for Campers などがべんりだ。

オートキャンプ場の設備は，民間経営の設備のよくととのったものと，国立公園やナショナル・フォレストの中にある公営の環境の素晴らしい所にあるもの，民間の経営でもただ車に電源と上下水道をつなぐだけといったものまである。アメリカでは，多少の例外もあるがほとんどの州では，決められた場所以外，たとえばハイウエイのレストエリアなどでも，キャンプはできないことになっている。

設備を KOA を例にとって説明しよう。まず，キャンプ場のセンターの建物の中に受付けがあり，レジストレイションや宿泊料の支払い（たいてい，１台１泊10ドル前後）などをする所がある。そのつぎにオートキャンプ用品や簡単な食料を買える売店があり，同じ建物の中に，男女別のトイレ・シャワー室，コイン式洗濯機，ゲー


林にかこまれたオートキャンプ場

ム室などがある。シャワーは湯もじゅうぶんで，日本の銭湯よりも快適だ。キャンピングカーのスペースには，電源と水道がキャンピングカーにつなげるように設けられており，バーベキュー台やピクニック・テーブルもキャンピングカーのすぐ隣りに用意されている。下水のパイプは，必要な車にだけつなげるようになっているが，これをつながなくても，出口の所にダンピング・ステイションがあり，出発前に処理をしておけば心配ない。また，オートキャンプ場の中には，たいていプールをはじめいろいろ娯楽設備がそろっていて，なかには，乗馬場やレストラン，美容院まである所もあった。使い方を工夫すればオートキャンプ場はドライブ旅行にたいへんべんりな宿泊施設になるだろう。

キャンピング・ライフの楽しみ

レンタルのキャンピングカーの場合，必要なものはほとんどついているが，シーツ，毛布，台所用品などを買うには，実用品が安く早く手に入るシアーズ Sears とか Kmart でなら1度ですべてそろってしまう。キャンピングカーでない時でも，これらの店で簡単に出発準備が出来上がってしまう。所在地は電話帳のイエローペイジで。小型のテント，エアーマットレス，寝袋，懐中電燈，電気かプロパン，ガソリン，灯油，チャーコールブリケットなどのコンロを

買い，食料品のスーパーマーケットに寄って，紙の食器や使い捨てのナイフとフォーク，なべ，フライパン，カン切り，センぬき，調理用ナイフ，発泡スチロールのアイスボックス ice chest，ペーパータオル，アルミフォイル，サランラップ，洗剤付きタワシ，など。食料品としては，ミディアム・グレイン medium grain の水稲 water made の米，肉や魚，野菜，飲みもの，調味料，缶詰類，氷，といったものを買入れれば，乗用車でも，最初の晩からオートキャンプ場を利用することができる。注意を要する点は，街の真ん中に近いオートキャンプ場の場合，テントでは泊れないことがあることぐらいだ。

キャンピングカーで旅行をする場合，私たちは，たいてい日本から，包丁，電気釜，乾物類，カレーのルウ，漬物のパック，ダシの素といった品を持参することにしている。もちろん，アメリカの大都市にたいていある日本食品の店や，西海岸地方の大きなスーパーマーケットなどでも手に入るものだが，軽いものなどはアメリカで日本製品を買おうと思うと，値段が何倍もしてばからしいからだ。アメリカに着いたら，できるだけアメリカの品物を使ってアメリカ式の生活を楽しむべきだと思う。

この他の荷物は，かさばるスーツケースよりは，なるべく柔らかい折りたためるカバンにつめて行くようにして，衣料は，コイン式の洗濯機や乾燥機を使う関係でコットンのラフなものにし，夏でも１着は防寒着を用意している。アメリカは日本と違い大陸性の気候のため，１日でも気温が一変することがあるのだ。



トラベル・トレイラーの並ぶオートキャンプ場は楽しい仲間が集まる場所

第6章

USAドライブ旅行術



ドライブ旅行で泊りたいホテル

ドライブの旅のホテルは，アメリカの場合，どのホテルでもほとんど問題はないと思われるが，目的に合わせてホテルを選んだ方がよいことはいうまでもない。

忙がしいビジネス旅行で，飛行機でアメリカ各地を飛びまわる，というような場合にはエアポート・ホテルが最もべんりだ。多少時間に余裕があり，その街で大切な客に会うという場合はダウンタウンの高級なホテルがよい。ドライブだけを目的とした旅なら実質的な，ホリデイ・インをはじめとするフランチャイズ・システムのモーター・ホテルをすすめたい。経済性ではバジェット・モーテルがいちばん。オートキャンプ場もドライブの旅の宿泊施設として経済的で快適だ。

べんりなエアポート・ホテル

ドライブ旅行の最初のホテルとして，是非お薦めしたいのが，エアポート・ホテルだ。たいていの国際空港の近くに，何軒も新らしいホテルが建ち並び，アメリカ各地を駆け足で動きまわる忙がしいビジネス・マンでにぎわっている。

アメリカのハイウエイ・システムは，飛行機と車との接点である空港を重要な要素と考えてでき上がっている。したがって，日本からのドライブ旅行にも，この足場のよいエアポート・ホテルをうまく利用すると，時間と経費が節約できる。ダウンタウンの高級ホテルよりも割安で，部屋やベッドの広さも大きいものが多い。もうひとつ有利なのは，敷地が広いので無料の大駐車場が用意されていることだ。おまけに，空港までの無料送迎バス courtesy bus service を利用すれば，タクシー代が浮くだけでなく，レンタカーを借りる日程をうまくやりくりすれば，費用の節約にもなる。

空港に着いた時点で，泊るホテルの予約をしていない場合は，このエアポート・ホテルの案内板を頼りに，直通電話で簡単に予約ができ，無料送迎バスの出迎えも頼める。ホリデイ・イン，ヒルトン，

ラマダ・イン，シェラトン，マリオット，アムファックなど，有名なチェーンも，このエアポート・ホテルに軒をつらねているものが多い。

たまにはダウンタウンのホテルも

アメリカでは，昔から街の中心地に高級ホテルが立ち並んでいた。今でもこれらの由緒あるホテルが，街の名所として残り，豪華な客室やレストランを誇っている。ドライブの旅でも，いつも実質本位のホテル泊りだけでなく，たまにはゴージャスな雰囲気を楽しんでみるのもよい。車をドア・マンに渡して専用の駐車場に入れてもらうことが多いが，荷物の上げ降ろしなど，チップをはずめば至れりつくせりだ。駐車場は，ルームにチャージしてもらい，キーごと車を渡すので，受け取りのカードを必らず受取っておくこと。車内には荷物を置いたままにしない。ホテルによってはたとえばニューヨークなど，専用の駐車場から車を表玄関にまわしてくるまでに30分から1時間もかかることがあり，朝の出発時刻はみんなが出発を急いでいるので，時間をじゅうぶんとっておいて，前もってベルキャプテン bell captain（または bell desk）に電話しておく必要がある。

ダウンタウンのホテルに泊る場合でも，ホテルの近くにレンタカー会社のオフィスがあれば，そこで車を借りて，ドライブ旅行に出



ダウンタウンの代表的なホテル（ロサンゼルスのビルトモア・ホテル）

発することもできる。この場合，空港からはタクシーかリムジン・サービスでホテルへチェック・インして，一晩ゆっくり休んでから，翌日ドライブに出発という段どりにしてもよい。チェック・インとチェック・アウトの手続きの時は，ホテルの玄関の前に車を堂々と置いておくことができる。この場合もドアマンにその旨断わっておけばよい。

ホリデイ・イン

私はこの15年というものアメリカをドライブ旅行して，いろいろなホテルに泊ってみたが，いちばん多いのはホリデイ・インなどのチェーンホテルだ。

ホリデイ・インなどができ始めた頃は，車で行くホテルというわけで motor hotel，略して motel と呼ばれていたが，最近では，あまりイメージがよくないためか，motor lodge と呼んだり，inn というより hotel と呼んでいるところが多い。また，実質上もホテルと同じなので，最近ではホテルとモーテルという具合には区別をしないようになってきているようだ。

ホリデイ・インなどの，ドライブ旅行用に作られたホテルは，車で泊る場合に，非常にべんりにできている。郊外の場合には，ホテルの周囲に広大な駐車場が用意され，無料で自由にいつでも車の



ホリデイ・インのフランチャイスシステムはドライフ旅行に最適た

出し入れができる。また駐車場から部屋までの距離が比較的短かいため，チェック・インやチェック・アウトの際にもいちいちベルキャプテンにベルマンを頼まなくてすむ。なかには，部屋のすぐ前に車を置けるところもあるほどだ。

このようなホテルは，アメリカじゅうどこを旅行しても，部屋の大きさ，設備，ベッドのサイズなどほとんど同じスタンダードで作られているので，安心して泊まれる。というわけで，アメリカ人がドライブ旅行をする場合にも最もよく利用されている。また，順番に泊り歩くドライブ旅行者のために，非常にべんりな予約システムができている。無料予約電話だけでなく，最寄りのホリデイ・インへ電話するかフロントへ行けば，全世界の予約が即座に出来るのがべんりだ。

予約に際しては，予約金もクレジットカードの番号もいらない。急に部屋がいらなくなっても，18時をすぎれば自動的にキャンセルしてくれるので違約金の心配もない。このべんりな予約システムを利用して日本でも日本のオフィスへ電話一本入れれば，即座に予約できるようになっているので，私はいつも出発前のあわただしい時でも日程が決まったらとりあえずホリデイ・インの部屋をコースぞいに確保しておくようにしている。最近では割安なクーポン券も発売しているようだ。3名以上の場合はかなりとくだ（visit U.S.A. クーポン券，トレイルウエイズ日本支社☎03-496-9334で）。

その他のフランチャイズ・ホテル

ホリデイ・インだけにドライブ旅行者にべんりなホテル・システムをまかせておくことはないというわけか，ラマダ・イン，トラベロッジ，クオリティー・イン，ハワード・ジョンソン・モーター・ロッジなどがほぼ同じようなシステムで，全米にホテル網を広げている。

また，ホリデイ・インよりも大きい世界一のロッジングチェーンとして広告しているベスト・ウエスタンのホテル・チェーンは，今までの既存の中小のホテルと契約してシステムを作りあげている。

それぞれのホテルによって設備や規模など多少違いがあるが，全米にいちばん沢山ホテルがあるという点で，ドライブ旅行のコース

をつくる上に，非常にべんりだ。また，町によって少しずつ様子の違うホテルに泊るのも楽しみということもある。

この他に最近，バジェット・モーテルと呼ばれる非常に経済的な料金で泊まれるいくつかのフランチャイズが，全米をカバーしつつある。カリフォルニア州で始まったモーテル6は，最初の頃はシングルの場合，1泊6ドルで泊まれた。もっとも今でもこの料金を維持するのは無理なようだが，設備も部屋によけいな飾りなど全然なく，バス・タブではなくてシャワーといったぐあいに，必要最少限だが快適に泊まれる部屋を用意している。

■　日本で電話で予約できるところ

ホリデイ・イン	03-496-9325
ラマダ・イン	03-272-3888
トラベロッジ	03-508-2351
クオリティー・イン	03-214-6691

■　アメリカでの無料予約電話

ホリデイ・イン	800-238-8000
ラマダ・イン	800-228-2828
トラベロッジ	800-255-3050
ハワード・ジョンソン	800-654-2000
ベストウエスタン	800-528-1234
クオリティー・イン	800-228-5151

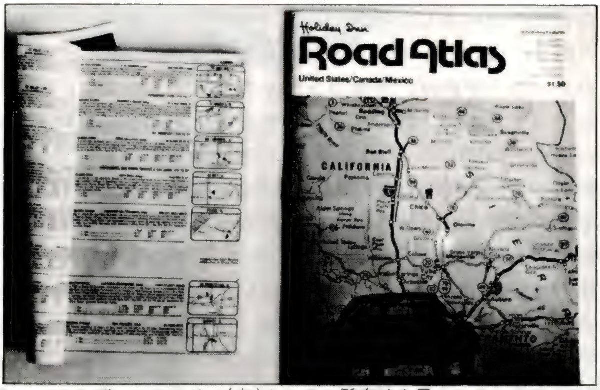
800-HOLIDAY
4654329

ホテルのガイドブックはべんりだ

各フランチャイズのホテル·システムはドライブ旅行者のために，フランチャイズの各ホテルへの道順をわかりやすく示したディレクトリーを無料で発行している。このディレクトリーに，各ホテルの住所や電話，料金表など必要な情報もすべて掲載されているので，スケジュールをたてる上でも手に入れておくとべんりだ。

また，ホリデイ・インなどでは，ロード・マップの中にフランチャイズのホテルのある場所にマークをつけた地図を発行しているので，コースぞいに予約を入れるような時には，非常に重宝である。

残念ながら現在のところ，日本ではそういった地図を手に入れる



ホリデイ・インのディレクトリー(左)とホテル所在地を示したロードアトラス(右)

のはむずかしいが,各フランチャイズの予約を受けつけている日本のオフィスには置いてあるので,コースを自分で作る時には見せてもらう,という方法もある。またアメリカに友人でもいれば,最寄りのフランチャイズのホテルにちょっと行ってもらい,手に入れて送ってもらうのもよい。

なるべく予約して行こう

一般のホテルの場合は,日本で出発前に旅行代理店に頼んで予約してもらい,場合によっては,予約金を支払っておく,というシステムが一般的だが,ドライブ旅行の場合は車で動くので,予定を自由に変えながら旅行をすることも多いだろう。

そのためには,簡単に予約や,変更ができるシステムがべんりだ。シーズン・オフなら予約しないで,夕方になって泊るところを考えるということもできるが,シーズン中に全く泊るホテルのあてがないというのも不安なものである。だから,いちおう泊る予定のホテルに,夕方6時までに到着するという,普通の予約はとっておいた方がよい。支払保証 guarantee や保証金システムもあるが,これは到着予定が遅れても必ずそこに泊りたい時に利用する。この場合,ダイナース・クラブやアメリカン・エキスプレス,マスターカード,ビザなどのクレジット・カードがあればべんりだ。

また普通の予約をした場合で，夕方６時までに到着しなければならないのに，遅れてしまうような時には，途中から必らず電話を入れておく。こうすれば，ギャランティでなくてもたいてい到着まで部屋をとっておいてくれる。この夕方６時までの予約システムを採っているホテル・チェーンの場合，もし予約がとれなかったときでも18時を過ぎると自動的に予約がキャンセルされる部屋があるので，それをねらって18時ちょっと前に，フロントで待っているという手も，私はときどき使っている。

ホリデイ・インの予約システムであるホリデックス・システムは，全米のホテルや，全米からの無料電話，東京のホリデイ・イン事務所などからの予約が，すべてテネシー州メンフィスの本社にあるホリデックスのコンピューター・システムにつながっていて，一瞬のうちに予約情況がわかり，予約を入れられるようになっている。予約がとれたらコンファメーション・スリップをもらっておくのが安全だ。アメリカで電話で予約をする時は，コンファーメーション・ナンバーを最後に聞いておくことだ。

〔ホテルの料金〕

アメリカのホテルの場合，大都市の中心街や観光名所から離れるにしたがって，安くなるのが一般的な傾向だ。このへんを上手に利用してドライブ旅行を計画すれば，多少経費を安くあげられる。また，ファミリー・プランなどといったシステムがあるホテルなら，１部屋に数人で泊れば，１人当りの宿泊費は非常に安いものになる。また，シーズンのオンやオフによって料金が変わるところもある。割引きをＡＡＡと提携していて，ＪＡＦの会員であれば，同じような割引き料金を適用してくれる場合もあるので，ＡＡＡのガイドブックのホテルのリストを確かめてみるのもよい。この場合，予約の際に必らずＡＡＡの予約だということを告げる必要がある。

各ホテルやフランチャイズでも，年に何回も料金の改定をすることがあるので，料金表を調べる時には，それがいつまで有効な料金かを確かめておく必要がある。古い料金表の場合は，多少値上がりしていることを予想して予算を立てる必要がある。

ドライブ旅行の食事

レストラン探しの楽しみ

ドライブ旅行の楽しみのひとつに，美味いレストラン探しがある。人それぞれに好みというものがあるから，ホテルで相談したり，イエローページで探すのが，いちばん確実な方法だ。日本料理，中華料理，イタリア料理，フランス料理などと分類されている場合もある。

旅行中に陥りがちな野菜不足の解消には，バイキング式の smogasbord や buffet といったスタイルのレストランがよい。また，注文がしやすく時間の節約にもなる cafeteria も便利だ。観光案内のパンフレットにもレストランが紹介されているが，必らずしも気に入るレストランが見つかるとは限らない。観光客目あての店が多いことがある。また，アメリカでは評判の良いレストランは，必らず長い行列ができるので，行列のできているレストランは，まず美味しいと思って間違いない。

アメリカの有料道路などでは，昼食のためにいちいち出口を出るのも不便なので，ハイウエイの中にサービス・エリアとかレスト・



ピクニック・エリアは楽しそうなグループでいっぱい。バーベキュー台もある

エリアが設けられている。この中にはたいてい，有名なレストランのフランチャイズ店が入っている。

また，時間節約のためにレストランだけでなくスナックも別に用意されているところもある。レストランでも，時間を節約したい時は，ボックスの席でなく，カウンターの席にしてもらったほうがよいことがある。

昼食にふつうのレストランを利用する場合には，最低1時間半はかかるので，私はドライブ中は，ぜひ食べたいレストランがあるところ以外は，マクドナルドなどハンバーガーのファースト・フードの店を利用することにしている。

自家製もまた楽しいもの

もっとも最近では，昼食にファースト・フードの店よりも，もっとべんりな方法を使うことにしている。レンタカーを借りたら，まず通りがかりの，スーパー・マーケットへ寄ってアイスチェスト ice chest（発泡スチロールのアイスボックスで2ドル前後）を買う。これは使い捨てにすることにしているので，車を返しても荷物にならない。それから氷と飲みもの，サンドイッチ用のパンや野菜，ハムなどを仕入れてアイス・チェストに入れておく。こうすれば，朝食や昼食の時間がかなり節約できるだけでなく，美味しくて経済的，



おなじみマクドナルド・ハンバーガー，昼食時間の節約に便利だ

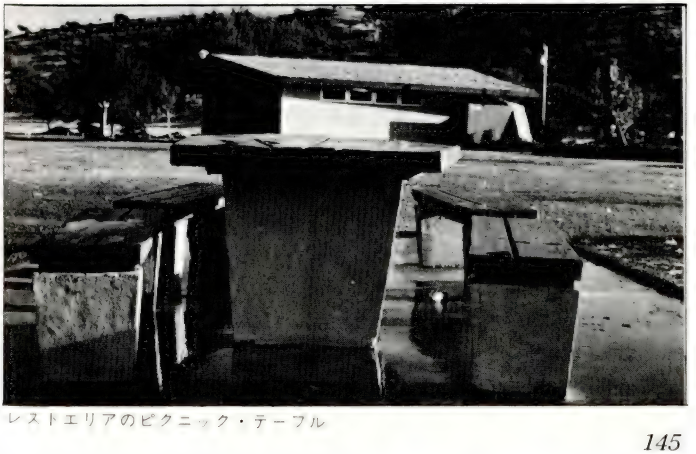
と一石三鳥だ。これで1日のドライブ時間を2時間は増やすことができる。こうすれば夕食はゆっくり豪華に楽しむこともできるのだ。

アメリカ式昼食はピクニック

昼食をこういったサンドイッチなどにするのは，たいていのアメリカ人のドライブ旅行では，昼食をピクニックと考えるため，アメリカじゅうのハイウェイには，レスト・エリアなどにピクニックのための設備が用意されているからだ。また公営の公園などにもピクニックのためのテーブルが必らず用意してある。最近では芝生の上の大きなテーブルでの昼食も，私達のドライブ旅行の楽しみのひとつになっている。

ピクニック・テーブルのわきには，たいていバーベキューの台が用意されているので，バーベキュー用の炭 charcoal と点火用のオイルをスーパーで買えば，どこででも簡単にバーベキューが楽しめる。もちろんオートキャンプ場でも，同じような設備がそろっている。

このように朝食や昼食をくふうして，毎日自炊しながらドライブ旅行を続けることもできる。大きなショッピングセンターにちょっと寄れば，必要なものがすべてそろってしまうからべんりである。



レストエリアのピクニック・テーブル

荷物をどう扱うか

スーツケースは柔いものがよい

最近では海外旅行というと，サムソナイトをはじめとする硬い材質のスーツケースが全盛のようだが，何人かのグループで荷物が全部このようなスーツケースでは，いざ，車のトランクに収めようと思ってもうまく入らないことがある。同じ容積の柔らかい材質のカバンなら、トランクの中にピッタリ収まってしまう場合が多い。できれば，こわれ易いものなどを入れるために小さめの硬い材質のスーツケースを用意して，衣類などはガーメント・バッグ・スタイルのカバンやボストン・バッグ・スタイルの方がべんりだ。そして小出しにできる小さなカバンを用意しておけば，いちいち泊まるところで荷物全部をトランクから降ろす必要もなくなる。ただし，トランクに荷物を入れたまま駐車する場合は，前に述べたような注意をちゃんと守ることをおすすめする。ようするに，車を駐車する前に，降ろす荷物はあらかじめトランクから出しておき，トランクはその場では絶対に開けない。トランクの中に荷物が入っていることを悟られないようにすることだ。

持って行った方がよいもの

ドライブ旅行といっても，特別な物を用意することはあまりない。必要なものは現地で簡単に買えるものがほとんどだが，私の経験から思いつくままに，考えてみよう。

アメリカは，日本と違って大陸性気候のため，1日の間でも気温の差が大きいので，冷えてきたらすぐ着られる防寒着として，キルティングのジャケットか，厚手のセーターなどは，夏の間のドライブ旅行でも1枚ぐらいは必要だ。衣類としては，気楽なスタイルがよい。背広にネクタイといったものは，1着用意しておけば，じゅうぶんだ。

長時間，明るいところをドライブすることも多いので，サングラ

ス(度の入ったものは予備も)は必要である。アメリカでは，ドライブ中に手袋をする習慣がないので，いつも使っている人は，ドライビング・グローブを持参したほうがよい。懐中電灯と簡単な工具も要る。アメリカの車には，ジャッキぐらいしか工具類はついていないので，ドライバー，スパナなど，万が一の場合に役に立つことがある。また，ドライブ・コースのハイウェイや，出口の名前や番号などをメモしておくメモ帳，毎日の出来事をメモしておくノートなども，あればべんりだ。もちろん，現地で使う地図やガイドブックなどを出発前に手に入れた場合は，それも忘れずに。他には，パスポート，国際免許証，航空券，クレジット・カードやクーポン券類，コンファーメイション・スリップ，トラベラーズ・チェックといったものがある。忘れてならないのは日本の免許証だ。また，べんりなものとして，地図の上で進行方向がわかるように磁石とか，缶切りや栓ぬき，といったものが挙げられる。

バランスよく積む

ドライブ旅行を快適にするためには，スーツケースの項でもふれたが，毎日荷物を全部トランクから出さないですむように，小出しにできるような小さなカバンを用意しておくとべんりだ。また，積み方は全部を後ろのトランクに入れておくと，車の後部が重くなって，車体の安定が悪くなり，雨の日や風の日などに思わぬ事故に遇うことがあるので要注意。私は，どうしても後ろが重くなってしまう時は，スペア・タイヤを前の助手席の足もとに置くなどの工夫をしている。

またカメラを車に積む場合，とくに私は仕事で使っている関係もあって，特別に気をつけているが，せっかくのアメリカでのドライブ旅行中の写真が，カメラのトラブルでよく写っていなかったのでは残念なので，カメラにも気を使ってほしい。

車の中の硬い所にカメラを置いたまま長時間ドライブすると，カメラが1日中ガタガタゆれていることになり，故障の原因になるので，車の中のできるだけゆれない所に置くようにしたい。また，駐車中に車内がひどく暑くなってしまうような場合は，中のフィルム

に影響が出てくるので，持って出るようにする。くれぐれも，後ろの窓のところなどに置いたりしないこと。高温と，盗難の二重の危険がある。また，グラブ・コンパートメントにカメラやフィルムを入れっぱなしにしておくことも，高温と振動の2点で避けたほうがよい。

アメリカでは，カメラやかばんなどを駐車中の車の見えるところに置いておくことは，盗難を誘発しているようなものであることを忘れず，絶対に避けなければならない。

写真を撮る

写真を専門的に撮るのでなければ，カメラ関係の機材は，できるだけ簡単な方が，旅行そのものを楽しめる。ムービーやスナップなどと欲ばるよりは，ひとつに決めて，数多く撮った方が後で楽しめるものが残るだろう。私も，何台ものカメラを肩から下げてのがんじがらめの撮影旅行から解放されて，ごく簡単なカメラ1台だけで旅をするのが，本当は夢なのだ。

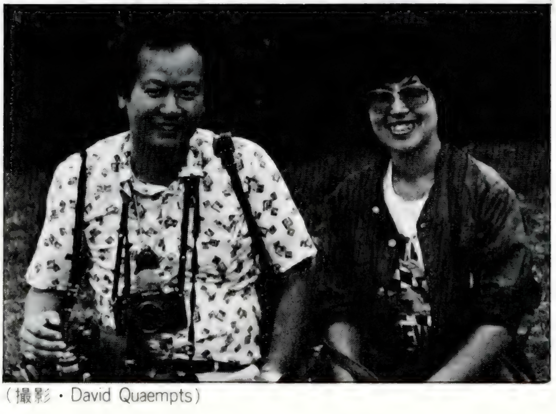
高速道路では写真の撮影のためであろうと，全線駐停車禁止になっているので，やたらに停めるのは禁物だ。たいてい景色の良い所には，レスト・エリアやシーニック・ビューといったサインが出ていて停まれるようになっているからそこを利用する。

専門的に写真を撮りたいプロのカメラマンの場合，運転を他人にまかせれば，自分は車の窓からスナップできるが，ちゃんとした写真を撮りたい時には，反対に自分でハンドルを握っていた方が，シャッター・チャンスを逃がさずに済む。面白そうなものがあった時には，いちいち，ドライバーに声をかけなくても，自分の判断でスピードを落としたり，ブレーキに足をのせたりできる。このタイミングを逃がすと，ついめんどうで走りすぎてしまい，せっかくのシャッター・チャンスを逃がすことになる。私は，アメリカで撮影旅行を続けている間は，ほとんどハンドルを握ることにしている。とくに疲れた時や，撮影したい所に駐車場がない時などに限り，運転席を空けわたすことにしている。

フィルムはアメリカで買ってもよい

アメリカへ撮影に出かけるのに，フィルムをどうするか，という質問をよく受けるので，私の例を説明しよう。私は，大量にフィルムを使うこともあるので，フィルムはほとんどアメリカで買うことにしている。しかし，買いに行く間に面白いシャッター・チャンスに恵まれる，ということもあるので，多少のフィルムは日本から用意して行く。この場合，X線のチェックがあるので，鉛のX線よけの袋に入れて，チェック・インするスーツケースの中に入れるか，手荷物の場合は，X線の検査の時必らずハンドチェック hand check にしてもらうことにしている。いろいろなデータから推定するに，10回以上，X線の検査を受けると何らかの変化がフィルムに起きるようだ。1回の旅行でたいてい10回ぐらいは飛行機を乗り換えることになるが，時間がない時とか，検査する所でもめるような時は，そのまま通すことにしている。数回ぐらいのX線は全々問題にならない。

フィルムの値段は，日本で買うのもアメリカで買うのも，買い方によって，大差ない。あまり長期の旅でない限り，必要な本数だけは用意しておいた方が安全，といえるだろう。前にも述べたが，アメリカでは気温の差が激しく，フィルムを車の中に長時間置いてお



（撮影・David Quaempts）

くと，変質してしまうほど高温になることもあるので，くれぐれも注意が必要だ。フィルム以外のものでも，高温に弱いものは，同様の注意をはらいたい。

帰国後は，ドライブしたコース順，撮影した順に通し番号で写真を整理しておくと，道順もよくおぼえておける。写真も，どこで撮ったものかわからなくなることもあるので，忘れない内に整理をしておくことだ。

おみやげエトセトラ

簡単なものでも感謝の気持を

私たちもドライブ旅行中に，故障などで助けてもらったりするような時がある。こんな時，感謝の気持で，thank you, thank you といって握手をしても，こちらの感謝の気持が全部伝わらないのではと思ったりすることがある。

また，お礼の意味で，チップを渡すという手もあるが，かえって失礼になることもある。こんな時，何か簡単な記念になるものでも持っていればよかったと思うものだ。

ショッピングの楽しみ

ドライブ旅行では，いわゆる観光客めあての店でなく，同じものを地元のアメリカ人向けに安く売っているディスカウント・ストアーなどで買うこともできる。

私の経験だが撮影用のフィルムが足りなくなって，ルイジアナ州のニューオリンズのダウンタウンの表通りで買おうとした時，1本のフィルムが4ドル95だった。その店のすぐ後ろ2ブロック離れた所にあるシアーズのデパートに行ってみておどろいた。全く同じ品物を2ドル95で売っていたのだ。

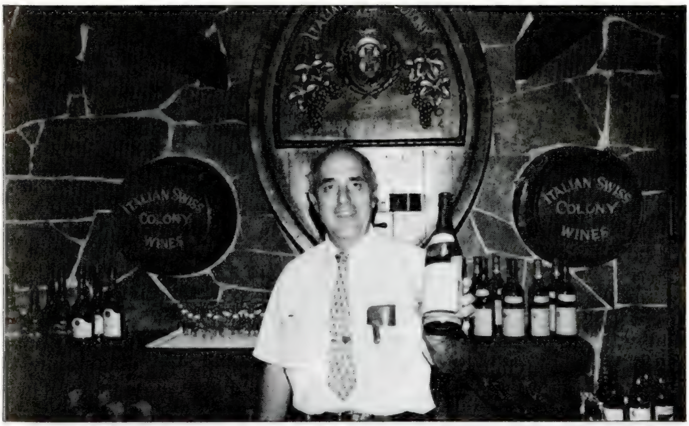
せっかく車で動いているのだから，同じ物を買うのなら安い方がよいに決まっている。それも郊外の広い駐車場のあるディスカウント・ストアーなら，アメリカ人がいつも利用しているので安心だ。

最近では，カタログ販売というスタイルで，ぶ厚いカタログや展示されているサンプルを見て，商品番号を用紙に書いて買うという，非常に安くいろいろな品物を売る店も現われている。

また，車なら重い物や，かさばる物も買って帰りやすい。もちろん，帰りの飛行機にチェック・インできる制限以内だが，普通の旅行では買いにくい品物も買える。たとえばカリフォルニア・ワインのビンヤードを訪ねたついでに，ワインを試飲して，1箱買って帰るなどというのも楽しい。航空機のチェック・インの時には，これもの fragile にしてもらう。酒の制限では，ワインは本数がオーバーしても，1本当り420円ほどの税金を支払えばよい。

工場直売はお買い得

ぶどう園のワインの直売店だけでなく，アメリカではよく工場に隣接して，その工場の直売店 factory outlet がある。この工場直売店は，ドライブ旅行でやってくる旅行者に，自分の会社に親しみを持ってもらうよいチャンスとばかりに，工場見学ツアー factory tour などをやっている。tour が終ったところで，売店に寄るようになっているものもある。そして，実用上は問題がないB級品を"second"と称して市価の半値で買えたりすることもあり，おみやげにドッサ



ワインの試飲では飲みすぎないように

りかかえて帰る観光客の姿をいつも見かける。私たちも今までカリフォルニア州に多いワイン工場の直売店をはじめ，オレゴン州のティラムークのチーズやマイトル・ウッドの木皿，ペンドルトン・ウールや，ジャンセン工場，オハイオ州やニューヨーク州コーニングのガラス工場，ペンシルバニア州の有名なレノックスのガラス工場，カーターや，ダンスキンの衣料品の工場，ミネソタ州ミネアポリスのマンシング・ウェアの工場やアイオワ州アマナのウールの工場，この他にも，タオルの工場，サラダボールの工場，家具の工場など，いろいろな工場に寄って見学をした時に，その工場の factory outlet に寄って，車いっぱいに買い込んで，小包で日本へ送ったものである。

アメリカのドライブ旅行者にとっては，このような factory outlet に寄ることは，奥様サービスにもなり大好評のようで，この本当の意味での工場直売店でなく，工場から second などを安く仕入れて，観光客用に factory outlet の店を開いているところもある。

また，ペンシルバニア州のように，地元の産業をドライブ旅行者に見てもらおうと，factory outlet を回る１日ドライブ・コースのパンフレットなどを作ってＰＲしている州もあるほどだ。

アメリカの田舎で，世界的に有名なブランドの工場を見つけ，その製品を日本の市価の何分の一かで安く買えたりするのも，ドライ



ウール工場の直売店

ブ旅行の楽しみのひとつである。

電話に慣れよう

ホテルの部屋から

アメリカの電話会社は，日本のように電々公社１社というシステムになっているわけではない。全米，各地によっていろいろな電話会社があり，その電話会社の回線を結んで全米全世界に電話が通じるようになっているのだ。このため，地方によって，電話のかけ方が少しずつ違うのが，日本人旅行者には悩みのたねでもある。

ホテルから電話する時は，たいてい，最初に，長距離 long distance のためのダイアル８などを回し，ダイアル・トーンを聞いた後，１を回し，それから３桁の area code と７桁の番号を回す。先方払い collect call 又は reverse charge や指名電話 person to person は８を最初に回した後，１のかわりに０を回し，ダイアル・トーンを聞いた後，番号を全部回す。１の場合も０の場合も回し終ったところでオペレーター operator が出てくるので，ルーム・ナンバーや名前を告げる。０を回した場合は collect call とか person to person の指示をして，指名の相手の名前を告げる。

市内 local call の場合は，最初に９などの local call に指定された番号を回し，ダイアル・トーンを聞いた後，area code を除いた７桁の番号を回す。

ホテルからかける場合はだいたい以上のようになっているところが多いが，長距離や市内でも，全然ダイアルをしないで，０を回しオペレーターに番号をいってつないでもらう場合や，最初の８や９を使わない場合，２番目の１や０を使わない場合などさまざまなので，ホテルの部屋の電話についている説明書によってダイアルしなくてはならない。地元のアメリカ人でも回し方がわからないで，直接０だけを回し，番号をいってつないでもらうか，回し方を聞いていることが多いのが事実だ。

アメリカの電話でべんりなのが，前にも述べたアメリカ全土で利



ホテルの部屋の電話

用できる area code 800番の無料電話だ。800番の後に7桁の番号がつく。ホテルやレンタカー，航空会社などがよくこの番号を持っているので，職業別電話帳 yellow page で，800番 toll free の番号を調べることができる。この場合も1を回してから800を回すものと，初めから800を回すものとがある。

アメリカの電話番号で面白いのは，数字の代りにローマ字でも表示できることだ。下の表のように一つの番号に対応する3つの文字が決められていて それを局番の最初の2桁に組み合わせるものだ。たとえば753ならＰＬ３といえるわけで，その地区が Plaza なんとかであれば，プラザ・スリーとしゃれていうわけである。昔，局番が覚えにくいという声に対して，何とか地名と関連をもたせようと工夫した名残りでもあろうか。電話機のダイアルの数字のところにも対応するローマ字が書かれているものがあるから，その数字と同じと考えて回せばよい。

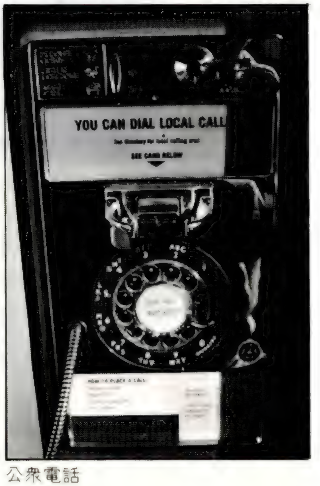
2	3	4	5	6	7	8	9	0
ABC	DEF	GHI	JKL	MNO	PRS	TUV	WXY	operator

公衆電話のかけ方

公衆電話も地域によって，かけ方が少しずつ違うことがある。ホテルの部屋の電話とは違って，最初に8番や9番を回す必要はない

が local の場合も long distance の場合も，たいてい最初に10セントを入れ(場所によっては必要ない所もあり，25セントに値上がりしている所もある)，ダイアルをする。local の場合はそのまま通じるが，long distance の場合は，ダイアルを回し終ると交換手が出て，料金の支払い方法を尋ねる。

料金の支払い方法は，かけている電話機にコインを入れるものと，クレジットカード・コール credit card call または charge a call と呼ばれる，電話料金を自分の電話にチャージする方法，collect call 又は reverse charge という先方払いもある。クレジットカード・コールの場合，専用の暗号番号を告げ，本人かどうか確かめてから自分の電話にチャージできるようになっている。場所によっては，特別な暗号番号を使わなくても，自宅の電話番号と名前をいえば，チャージされるのもある。公衆電話 public telephone 又は pay phone でコインでかけるには，小銭をたくさん用意しておかなければならないので，最初の3分間はいくら，と料金を確かめてからかけても，3分をオーバーしてコインが足りなくなって困ることが多いので，私はいつも長距離の電話はできるだけ，ホテルの部屋からかけるようにしている。また最近では，クレジット・カード・コールをもっと利用させようというわけか，charge a call などというサインの出ている専用の公衆電話も出現している。これは，コインを入れる穴がないので，すぐわかる。



公衆電話

ドライブ中に何か連絡する場合，公衆電話が頼りだから，いつもコインはじゅうぶん用意しておいた方が安心だ。もっとも緊急にレンタカー会社などに連絡をとる時には，コインがないからかけられないということはない。最初に10セント必要なこともあるが，collect call でかけて，先方にチャージしてもらえばよいの

だ。レンタカー会社などは，無料の電話toll freeにかけられない時は，collect callでかければ，電話代はむこうで払ってくれる。

便利な無料toll free電話番号

■Avisのマルチリンガル・サービス(Japanese Pleaseというと日本語で応対してくれる)
800-356-8326(ハワイ・アラスカ・ウィスコンシンを除く，ウィスコンシン州内では608-255-1208へコレクトコールで)
Avisの英語での応対は
800-331-1212(ハワイ・アラスカは800-331-1717，ウィスコンシンはコレクトで608-255-1208)

■Hertz
800-654-3131(オクラホマ州は1-800-522-3711，アラスカやハワイは800-654-8200)

■Holiday Inn
800-238-8000(テネシー州では800-542-5270(ホリデイ・インではハーツのレンタカーの予約も同時に引受けてくれる)

各地の日本語の通じる観光案内所

■グレイター・ロサンゼルス観光局	213-488-9100
■サンフランシスコ観光局	415-626-5500

国際観光振興会の各地の事務所

■ニューヨーク	212-757-5640
■ダラス	214-741-4931
■シカゴ	312-332-3975
■サンフランシスコ	415-931-0700
■ロサンゼルス	213-623-1952
■ホノルル	808-923-7631

第7章

プランニングと見積り



ドライブ旅行のプランニング

メンバー選びは慎重に

アメリカ大陸を１台の車で，何日間もいっしょに行動するような場合，同行するメンバーをよく考えて決めないと，現地での行動がかなり制限されることになりかねない。２ドアの車の場合は２人，４ドアの車なら４人までというのが理想的だ。そして，１台の車に最低２人はドライバーがいるとよい。ブッ続けで１人で運転するより，２時間ぐらいずつ交代してハンドルを握れば，疲れも全然違うものだ。そして助手席には，いつも運転免許を持った人が座ってナビゲーター役をやり，左側運転に戻らないよう，またサインの見落としはないか，目をひからせていてもらう。

私の友人である写真家仲間から時々，次のような話を聞くことがある。アメリカ大陸を横断しながら撮影して行こうと，文章を書く人といっしょに１台の車で走ってきたのだそうだ。旅行が終ってみて，結局いつもの撮影旅行とは全然違って，自分がなっとくできる写真を撮れる日はほとんどなかった，という。

これはあたりまえの話で，アメリカ大陸を横断しながら取材するという目的では同じようだが，実際は全々違う目的の旅を１台の車でやろうというのが，無理だったのだ。しかし，私はある雑誌の取材で，編集者氏といっしょに１ヵ月ほどドライブ旅行をしたことがあった。この時の編集者氏の感想は，いつもは車という足がなくて，バスに乗ったり，電車や飛行機に乗ったり，タクシーに乗ったりして，やっと目的地に着いてという取材をしていたが，今回は１日にいつもの３倍は取材ができたという。私はいつもの２倍は良い写真が撮れたと感じた取材旅行だった。このように，仕事を持っての旅行などの時には目的と実際の段どりを考えて，１台の車のメンバーを決めた方がよい。目的が違うような時には，思い切ってもう１台車をレンタルして，別々に行動した方が，お互いにトクなことが多い。

また，ふだんはそんなでもないと思っていたが，いっしょにドライブした人の中にヘビー・スモーカーというかチェーン・スモーカーがいて，せまい車の中のためそれまであまり気にならなかったタバコの臭いが鼻について，車に乗っている間じゅう気分の悪い思いをした，という話もある。

また，ある友人は海外旅行といえば，いろいろな店を訪ねるショッピングを，一番の楽しみにしている。ところが，いっしょに旅行したドライバーの2人は，とにかく車が好きで，アメリカのハイウェイを少しでも長く走っていたいというわけで，連日，朝ホテルを出てから夕方ホテルに着くまでの間，停まった所といえばガソリン・スタンドと，昼食のためのハンバーガー・スタンドだけだった，という。そして見てきた所は，全部車の窓からの景色だけだった，という笑い話みたいな話もある。

ドライブ旅行をいっしょにしようという場合には，ざっくばらんにお互いの旅の目的や，毎日の生活の習慣などをよく確かめてから，いっしょに出かけた方がより楽しい，より内容のあるドライブ旅行になるだろう。



ドライブの旅はメンバー選びを慎重に

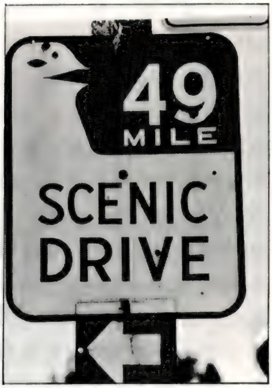
1日の走行距離も思いきって短く

前の項でも述べたが，コースの作り方は，旅行の目的によってさまざまだ。人によっては，1日中車で走っていたい人がいるかと思えば，車で走っているよりはいろいろな場所に寄りながら行動したい人もいるだろう。そこで，ドライブ旅行のコースづくりに際してのごく一般的なことがらについて考えてみよう。

日本で出発前にあらかじめコースを作る場合，ランドマクナリー社(P.165〜169の項参照)のロード・アトラスが便利。United States mileage and driving time mapなどで，おおよそのドライブ時間を読みとり，そこに途中で寄りたい場所の所要時間を加えると，ホテルを出発してから，次のホテルに到着するまでの1日の時間が出るはずだ。しかし，こういう単純な計算にはならない。途中で車を停めている時間をすべて加算しなければならないのだ。美しい景色に誘われて，ちょっと車を停めて写真を撮るたびに，すぐに5分や10分は使ってしまう。またガソリン補給にスタンドに寄れば，時間を計ってみると20分から30分以上はかかっている。昼食はピクニックやハンバーガー・スタンドで早めに切りあげても，最低1時間ぐらいはかかる。アメリカの場合，レストランに入ったら1時間半から2時間はかかるものと計算した方がよい。

こんなわけで，私はたいてい，長くドライブする時でも，最高1日300マイルから350マイル以内にしている。また，アメリカのラッシュアワーは，夕方は日本より早く始まる。大都市の工場労働者は，夕方4時に帰宅するということも多い。ラッシュアワーにひっかかりそうな時は，多少余裕を持って朝早めに出かけるといった対策を考える必要がある。午前10時に出発したとして，約2時間走って昼食に1時間，午後3時間走って他に何もしなければ夕方4時にはホテルに着く計算だが，先程の計算から，仮に2時間を加えてみると，たいてい夕方6時頃にホテル着ということになる。連日，長距離ドライブする場合には，このへんをよく考えて，ゆっくり寄りたい所があれば，最寄りの町のホテルに2泊して，その間にゆっくり訪れるようにしたい。先を急ぐ旅でなければ，1日の走行予定距離を思い





景色のよいコースを示す標識

切って50マイル，100マイル，200マイルなどと，短くおさえることだ。

レンタカー料金を安くおさえるコツとしては，出発地点に戻ってこれるように，周遊ドライブ・コースを考えるわけだが，そのためにあまり意味のないコースをドライブして戻ってくるよりは，思い切って片道だけのコースにする方がよい。多少のドロップ・オフ・チャージを加算されても，帰りの飛行機代の方が途中のホテル代，食事代，ガソリン代などを合わせると安いことが多い。片道のドライブ・コースの方がより遠くへ行けるし，ダイナミックな素晴らしいコースにすることもできる。また，気楽なドライブを考えるなら，滞在型のコースを考え，1ヵ所のホテルに何日も泊まって，そこを足場にして南へ行ったり，北へ行ったり，というアイディアもある。

時差ボケに気をつけよう

アメリカ大陸は，日本のようにひとつの時間帯の中に国全体が入っているのと違ってアメリカ本土だけでも4つの時間帯に分かれている。この時間帯ごとに時差があるわけだが，ドライブ旅行で思わぬ計算違いをする場合がある。アメリカ大陸を，東から西へ進めば，新らしい時間帯に入るにしたがって1時間ずつトクをするので，たいした問題はないが，西から東へ進んで行く時は要注意だ。また以

前は，夏時間を使っている州と使っていない州があったりして，何が何だかわからなくなってしまうことがよくあったものだが，最近ではほとんどの州が夏の間は夏時間を採用しているので，問題は少なくなった。

時差といってもアメリカ大陸内では，1時間ソンをしたとか，トクしたというくらいで，たいした問題にならないが日本を出発して，飛行機でアメリカに着いた時は，時差の問題に悩まされる。アメリカの航空会社などでも，時差ボケ jet lag の解消法なるパンフレットを配って，少しでも乗客の不快感をなくすようにＰＲしているほどで，多かれ少なかれ，現代のジェット・エイジの旅行者は「ジェト・ラグ」とは切っても切れない関係にあるようだ。

日本からアメリカ西海岸へ行った場合，ふつう８日間ぐらいは時差ぼけが残るといわれる。ドライブ旅行の場合は，この期間内はとくに，ナビゲイターが，ドライバーを見張っている必要がある。私がいつもやっている時差ボケ解消のこつは，もちろん飛行機の中では，できるだけ横になるようにして，眠るように努める。そして，着いてからは夜になるまでは，いくら眠くても寝ないようにつとめ，夜10時頃になったらベッドに入ってぐっすり眠るようにしている。１晩ぐっすり眠られれば，翌日は爽快そのものだ。着いた初日は緊張しているせいか居眠り運転はしないにしても，徹夜の翌日のような感じなので，そのままホテルに１泊して，ぐっすり眠ってから翌日レンタカーを借りる方が，得策だろう。少なくとも，初日はドライブの距離はあまりとらない方がよい。



太平洋時間帯へ入ったことを示すサイン

コース選びのコツ

ハイウエイ・システムの項でも述べたが，全米にほぼ完成しているインターステイト・ハイウエイ・システム（高速道路網）を利用すれば，たしかに目的地に一番早く着ける。しかし，これは機能本位に作られているため，観光目的のドライブ旅行には，味気ないコースになってしまうことが多い。旅行の計画を立てる時には，できれば，旧道の国道 US highway や州道 state highway 郡道 county road といった道路を利用するルートもうまく組み入れたい。また，ランドマクナリーの地図などに，薄い黄色を道路の線にかぶせてあるシーニック・ドライブ scenic drive のコースをできるだけ多く組み入れると，素晴らしいコースになるだろう。

アメリカのインターステイト・ハイウエイを初めとするメイン・ハイウエイは，閉鎖されることはまずないが，州道や郡道以下になってくると，冬の間，何月から何月までは閉鎖ということがある。とくに山越えのコースの場合は，まわり道という事態になることも考えておかないと，いざという時にあわてるはめになる。ハイウエイの道路事情は，その州のハイウエイ・パトロール highway patrol へ，オペレーター（ダイヤル0）に継ないでもらって，情報を得るのがいちばん正確だ。

また，冬の寒さだけでなく，砂漠地帯の暑さもハイウエイ・パトロールを頼りにしなければならないほど気温が高くなる所が，アメリカにある。夏の間，たった1人で，カリフォルニア州のデスバレイへ車で，おそるおそる入ろうとした時のこと。谷へ通じる一本道には，車がオーバーヒートした場合の注意事項などがこと細かに解説されていて，いかに熱暑の砂漠で生きのびるかを読んだ後，横道をみると，入口の所に no patrol というサインが出ている。もしも，この道を入って，熱のためオーバーヒートでもしたら，パトロールも全然来ない道なので，生きて帰れないのではないかと思い，横道にそれず，他の車を時々見かけるメイン・ハイウエイだけを走って，“死の谷”をぬけたものだった。

たまには車を離れるのもよい

コースの項でも述べたが，旅行計画を立てる上で失敗しやすい例を，今まで，ドライブ旅行の相談に乗った時などを思い出して挙げてみよう。

コースを作る時，たいてい地図上をこう走ろう，などと考えるが，地図に表わしきれないさまざまな要素，とくにドライブ途中に寄る場所でかなりの時間をとっておくこと。アメリカの場合，フリーウエイを時速55マイルで走れば，交通渋滞や信号待ちということもなく，朝９時に出発すれば，昼食に１時間休んだにしても，夕方６時までで８時間走って440マイルを１日に走れる。連日，地図の上でこのペースで順番に新らしい町へ行くように計画すると，夏の間なら日照時間が夜の８時すぎぐらいまであるので，目的地の景色は見ることができても，ホテルへ戻って食事をしようと思っても，レストランはもう閉まっていて，夕食を食べそこなったり，せっかく，その町に面白そうな店や博物館などあっても到着した時には，すでに閉まっていて，翌朝，寄っていたら予定の所までたどり着きそうもない，といったぐあいに，地図上の計算通りには行かないものなのである。

要するに，レンタカーだからといって，連日走らないとソンみたいに走りまわるよりは，面白そうな町だったらダウンタウンのホテルに２泊ぐらいして，街の中を歩いてみると，またアメリカを違った見方ができて楽しいものだ。たとえば，サンフランシスコなどでは，まる１日は車を置きっぱなしにして，ケーブルカーで町じゅう行ってみるのも，駐車の心配から解放され，また違った楽しい１日になるだろう。ロサンゼルスでも，ダウンタウンのビルトモア・ホテルあたりに泊って，シティ・ホールやリトル東京，オルベラ街や，アトランティック・リッチフィールド・プラザなどの最近再開発されつつあるダウンタウンの面白いところを歩いてまわるのもよいだろう。

プランづくりのために

旅行のプランに必要な詳しいロードマップは，毎年改訂版が出るランドマクナリー社 Rand McNally の Road Atlas が良い。丸善などの洋書を扱っている書店で手に入る。これ一冊あれば，アメリカ・ドライブ旅行の準備には十分だ。巻頭にある主要都市間の所要時間を簡単に出せる mileage & driving time map や mileage chart は，計画を立てる上で非常に役に立つ。また，アメリカ全図の後に各州ごとおよび主要都市の詳細図や国立公園の地図も載っている。さらに巻末にある州別の都市町村名と人口のリストはほぼ完璧にできているので，きわめてべんりである(定価 1900円ぐらい)。

旅行代理店を通じて手に入れることのできるアメリカ商務省観光局USTTA発行のアメリカ全図もドライブ旅行のおおよその日程を立てるのにべんりだ(無料)。1日中走りっぱなしの日で 300～350 マイルと考えて，スケールを頼りに，途中寄り道や観光の時間などは差し引く，といったぐあいに日程の計算をするわけだ。この地図の欠点は，アメリカ全土が1枚になっているため，広さの感じが把みにくいことで，連日，朝から晩まで走り通しのスケジュールが出来上りかねないことである。

日本にもオフィスが出そろったアメリカの3大レンタカー会社で



ランドマクナリー社のロードアトラスは見やすい

も，現地でレンタカーを利用する際に無料で貰える地図を多少用意しているようだ。これも旅行のプランづくりに役立つ。

東京八重州の鉄鋼ビルにある交通公社の観光文化資料館（☎〔03〕214-6051）には，ランドマクナリーの地図をはじめ，いろいろな資料がそろっているのでべんりだ。その他，アメリカン・センターの図書館も，アメリカ旅行に関する資料がそろっている。

ドライブ・マップ

ドライブ旅行のスタートは，使い易い地図を手に入れることから始まる。レンタカーを借りる手続がすんだら，そのカウンターで必ず無料のドライブ・マップを貰っておくことだ。そして，その時にその地図で，予約してあるホテルへの道順だけでなく，最寄りのAAAの所在地を教えてもらっておくとべんりだ。AAAで一番べんりな地図が手に入るのだ。

レンタカー会社の地図だけでもかなり役に立つが，ドライブ旅行の利点を生かしてふつうの旅行では行けないような所を訪ねるとか，ハイウエイだけでなく裏道へ下りて本当のアメリカに触れるとか，住所だけを頼りに人を訪ねる，といった場合には，裏道や住宅街の通りの1本1本が出ている詳細な地図が必要になる。そんな時に，AAAの地図が役に立つのである。日本のＪＡＦのメンバーカードを



ＡＡＡのオフィスはたいていの町にある

提示するだけで，その詳細な地図が無料で貰えるから，まず初めに最寄りのＡＡＡのオフィスに行くことをおすすめしたい。

オイルショック以前は，無料の地図がガソリン・スタンドにはんらんしていたものだが，最近では自動販売機を置いて，50セントぐらいで地図を売っているスタンドもあるほどだ。

ランドマクナリーの地図は，たいていの書店で売っている。無料の地図で便利なのは，各州の観光局などが発行しているドライブ・マップで，これはふつうハイウエイの州の入口にある観光案内所や welcome station に置いてある。ここでは州内の観光案内や旅行相談にものってくれる。

アメリカのロード・マップは，ランドマクナリーのロード・アトラスを例にとると，まず最初の頁にインターステイト・ハイウエイ網の地図があり，ここに各州の地図の頁番号がのっている。次は，ＡＢＣ順の州や主要都市，国立公園のリストと頁の番号である。地図に使われている記号もここに一覧で出ているので，よく確かめておく。２頁目は主要都市間のマイル数を示す表，３頁はマイル数と所要時間を表わした非常にべんりな地図になっている。この所要時間は通常のドライブによるものなので，途中の状況によって調節しなければならないことがあるのはいうまでもない。４～５頁はアメリカ合衆国の全図だ。６頁以降が各州の地図になっていて，州内の主要都市の簡単な地図も入っている。べんりなのは，隣りの州へ続く場合，for Georgia see pages 26～27というぐあいに，欄外にその頁を示していることだ。各州の後，カナダやメキシコの地図が続き，それから州別にほとんどの市町村の索引があって，地図上のマス目の位置および人口がリストアップされている。次の頁は，アメリカ全土を４つのタイム・ゾーンに分け，各州の市外局番を示した地図である。余談だがタイム・ゾーンの境界線はよく見るとなるべく人口の少ない所や川，州境などを通っていることがわかる。

このロード・アトラスは毎年少しずつ改訂されているので，年度版ごとに少し変るところがあるのはいうまでもない。

ここで地図の記号について少し説明しておこう。

緑色線はインターステイト・ハイウエイなどのエクスプレス・ウ

エイ(高速道路)で，黄色線は有料道路，黒の３本線が入った赤色線は中央分離帯のあるハイウエイ，これから赤，グレイ，青の１本線と，ハイウエイの格が下がってゆくのである。

インターチェンジは□か，そのインターチェンジの形で示されている。

ハイウエイ線上に示されている数字を合計すると，マイル数が計算できるようになっている。赤色の数字はインターチェンジ間および赤色▼印間のマイル数を，青色の数字は町の中心や交叉点からのマイル数を表わしている。これらの数字を必要に応じて合算すれば正確なマイル数が出る。また各頁の Scale によっても，おおよその距離が求められる。

ＡＡＡのトリップティック(Triptik)

現地に着いてすぐＡＡＡのオフィスを訪れることが可能な場合はトリップティックという，自分専用のドライブコース地図帳を作ってもらうとべんりだ。これはＪＡＦの会員証を提示すれば，無料で作ってくれる。コースに沿って必要な部分だけを集めて，１冊の本みたいにするものですぐ出来る。

ドライブの詳細な計画を立てる場合に，アメリカで定評があるのは，やはりランドマクナリー社の Mobil Travel Guide のシリーズである(１冊５ドルぐらい)。このほか Vacation & Travel Guide



Triptik はすぐ作ってもらえる

やNational Park Guideなども同じ出版社から出ている。キャンピング・カーの旅には，同じランドマクナリー社のCampground & Trailer Park Guideが使いやすい。

無料で手に入るものでべんりなのは，ＡＡＡのガイドブックのシリーズ(tour book)で地方ごとに発行されていて，観光名所の説明や宿泊施設のリストもある。これはＪＡＦの会員証を提示すればもらえる。

各州の観光案内所やホテルのロビーなどにも，地図の他に州内の主な名所のパンフレットなどが沢山用意されている。また日本でも手に入る米国商務省観光局ＵＳＴＴＡ発行の地方別リーフレットも意外に役に立つ。

アメリカのドライブ旅行に出かけるには，アメリカ合衆国政府の商務省観光局ＵＳＴＴＡが，いろいろな意味で頼りになる。東京にも事務所があり，旅行代理店などを通じていろいろな旅行相談にのってくれる。私もこのガイドブックの取材旅行に出かける時に，各地の資料集めに利用したものである。

米国商務省観光局〒100千代田区丸の内３—１—１　国際ビル ☎03-212-2421㈹

アメリカ全土の道路地図（あまり細かいところまでは出ていないが）や，各地方別のパンフレット類（無料）がいつでも用意されているので，旅行計画を立てる上で，べんりだ。

その他，次のような観光機関が日本に事務所を置いているので，利用するとよい。

●アラスカ州政府アジア事務所　☎03-436-5285
●アンカレッジ観光局　☎03-496-5081
●カナダ政府観光局　☎03-479-5851
●グアム観光局　☎03-212-3630
●ハワイ州観光局　☎03-287-2651
●メキシコ政府観光審議会　☎03-581-1418

旅行費用の見積りと支払い

1人1日60ドル

ここまででアメリカへのドライブ旅行とは，どんなものか，およその察しがついたと思うが，では，実際に出かける場合，どれぐらいの費用がかかるのか，予算を立てるうえでのヒントとしてロサンゼルスから出発してサンフランシスコへ行き，またロサンゼルスに戻るまでの2週間のコースを例にとってまとめてみた。

レンタカーの費用は，2人で行って1台を借りた場合の料金で，車はBクラスの車にしてみた。もちろんこの中にPAIやCDW，州のセールスタックス（各州によって3～8％ぐらいが加算される）なども含めた。

ホテルは，コースぞいに最もフランチャイズのホテルの多いホリデイ・インを中心とした料金で，2人～4人で1部屋の場合で宿泊クーポンを利用したものとして計算してみた。ホテルをチェックアウトする時についてくる電話代やセールスタックスも概算で含めた。

ガソリン代は，運転の仕方や車種によって，変わりやすいが，一応，1ガロン当り15マイル走ると想定。ガソリン代もガソリン・スタンドによって非常に差があるし，どんどん値上がりが続いている状態だが，1ガロン当り1ドル60セント，約1500マイル走るものとして計算した。

食事代も，これこそ人によって趣味も違うし，千差万別と思われるが，私のおすすめする，朝と昼は，サンドイッチやピクニックスタイル，夕食は豪華に，というスタイルにした。

高速道路代や有料道路代は，ミシシッピー川を越えて東へ行くと，多少かかるようになるが，このコースではモンテレイ半島の17マイルドライブぐらいである。

入場料，駐車料，電話料，チップ，おみやげ代，その他の雑費は，一応これぐらい用意しておけばよい，という計算だ。

レンタカー料金
（Bクラス）

	ウイークリー料金	189ドル×2週間＝	378ドル
	マイレイジ		無　料
	PAIとCDW	1日7.75ドル×14日＝	109ドル
	セールスタックス		29ドル
			516ドル
ホテル	VisitU.S.A.	1室泊80ドル×14日＝	1,120ドル
ガソリン	1ガロン当り	1.60ドル×100ガロン＝	160ドル
			1,825ドル

	（1台1室2人の場合）	（1台1室4人の場合）
	1,825ドル	1,825ドル
	÷　2人	÷　4人
	913ドル	456ドル
	÷　14日	÷　14日
	65ドル	33ドル
食事1人1日	20ドル	20ドル
雑費1人1日	10ドル	7ドル
（1台1室2人の場合 1人1日当り）	……95ドル	……60ドル（1台1室4人の場合 1人1日当り）

アメリカではドライブ旅行の場合でも，現金よりトラベラーズ・チェックやクレジットカードの方がよい，と前にも述べたが，実際の支払いについて注意を要する点を考えてみよう。

トラベラーズ・チェックでガソリン代などを支払う時，たいていのガソリン・スタンドでは問題はないが，時たま，ノーチェック no check と表示されていることがある。トラベラーズ・チェックは正式には現金 cash のはずなのだが，マネジャーがいないとわからないなどといって受取りを断わられることがあるので，いつも100ドルぐらいの現金は，朝ホテル出発の時にトラベラーズ・チェックを現金化しておくとよい。安いディスカウントのガソリン・スタンドも





セルフサービスの gas station

現金払いのことが多い。もし現金のあまりない時はガソリン・メーターに料金が表示されるので，メーターを見ながら現金のあるだけ入れておくという手もある。また，逆にガソリン・スタンドによっては，クレジット・カードでないと，夜間ガソリンを入れられない所があるのは前に述べたとおり。最近トラブルのもとになっているものに，ガソリン代急騰のため，ガロン量と同時に表示される料金のメーターが間に合わず，表示された料金の2倍などと掲示されていることもある。また，1ガロンでなく，1リッターの料金を表示している所もあったりで，ガソリン・ポンプに書いてあることをよく読んでみる必要がある。

ガソリン・スタンドの支払い方法では，省力化に努めている所が多い。セルフサービスといっても専用のコインを買って機械に入れるもの，自分でポンプから勝手に入れたものをキャッシャー casher の所へ行って支払う式のものなどがある。この場合はキャッシャーの手もとに自動的にポンプごとの金額が表示されているので，それにより払うわけだが，他の人の分と間違われないように要注意。前もってキャッシャーに，いくら入れるからといって，前払いをして自分でポンプの所へ戻って，ガソリンを入れる方式もある。

ドライブ旅行のように，次々と移動して行く旅行の場合，クレジット・カードの支払いも，金額が一定額以上の場合は，日本まで信用照会してから支払いができるということもあるので，大きな買物

にクレジット・カードを使う場合は，クレジット・カードの種類によっては，あらかじめ早めに日本へチェックしておいてもらう必要があるものもある。

また，トラベラーズ・チェックの支払いでも，現金と本来同じはずで，サインを眼の前でするのに，それでも心配というわけか，受取らないことや身分証明書 ID card の提示を求められることがあるので，パスポートはいつも用意しておく必要がある。サインも受取りＯＫをもらってからした方が良い。

レンタカーやホテルの料金の支払いは，出発時のせわしい時なので，計算違いなどをいちいちチェックしている時間がないが，その場でチェックする時間がなくてもたいした心配はない。計算違いなど，一目瞭然のものは，間違っていれば後からでも返してくれるし，また少なければ，日本までちゃんと請求してくるようになっているのだ。しかしできれば，出発する日の朝食は，計算に入らないことが多いので，部屋にチャージしないで現金で払っておいた方がよい。チャージする場合は，チェックアウトすることをレストランのキャッシャーにいっておいた方がよい。日本まで請求が来た場合，小切手を作ったり，多少めんどうになる。その場でわかるものは払っておいた方が楽だ。レンタカー会社でも，料金計算をチェックする部門があり，後日再確認しているとのことだ。

旅行小切手とカード

ドライブ旅行の場合も，アメリカでは現金はあまり持ち歩かない方がよい。さしあたり必要な現金は100ドル位でじゅうぶんだ。後は，銀行で全部旅行小切手(トラベラーズ・チェック)にしておく。ドライブ旅行中は，１度に，多額の支払いをすることはないので，トラベラーズ・チェックは，20ドルと50ドルを組み合わせて，作ってもらうのがいちばんべんりだ。

私のように，取材という目的でドライブ旅行をする場合，予算を立てにくいので，トラベラーズ・チェックは，適当に，だいたい１日１万円から２万円の見当で持って行き，旅行中に出費の状態を見ながら，クレジット・カードで支払ったり，トラベラーズ・チェッ

クで支払ったり，レンタカー会社のクレジット・カードで支払ったりしている。こうして，旅行の終りにはトラベラーズ・チェックも現金もすべて使い切るようにしている。

アメリカでは最近，ガソリンのディスカウント・スタンドで現金で支払う方がよいことがあったり，逆に夜遅くなるとガソリン・スタンドではクレジット・カードでしか入れられないことがあるなどその地方，その店などによっていろいろ条件が違うので，いつも，多少の現金と，トラベラーズ・チェック，クレジット・カードを用意しておいた方がよい。ガソリン・スタンドで，夜遅く現金支払いができないのは，治安上，現金がガソリン・スタンドにあると危険だから，という場所の場合だ。

クレジット・カードも一般の観光旅行には，ダイナースとかアメリカン・エキスプレスなどのカードは，ホテルやレストランやレンタカーで大変べんりなのだが，ガソリン・スタンドやスーパー・マーケットでの買物などでは，日本の銀行などと提携しているマスター・カードやビザのカードの方が，使える店が多い。エイビスやハーツなどのレンタカー会社の発行してくれるクレジット・カードは，発行手数料が無料なので，ぜひ持って行くことをおすすめする。レンタカー会社のカードには，クレジットカードとメンバー・カードの2通りあるが，支払いの面ではクレジット・カードでないと，後で日本から支払います，といっても受つけてもらえないので，要注意。

ただし，いつでも多少の現金を用意しておいた方が良いと思った事が最近あった。知人がスピード違反で警察署へ連行され，70ドルの罰金を現金で支払出来なければ，一晩刑務所に泊まっていかなければならないはめになりそうだったという事件だ。

第8章

ベスト・コース11



ハワイ

ここでは，私が今までにアメリカ合衆国50州を15年間にわたり20万キロ以上を実際に走ってきたコースの中から，是非おすすめしたいコース，思い出に残るコース，シーニック・ルートぞいのコース，などを中心に紹介しよう。なお，地図はごく簡単なものにしたので，ランドマクナリーの地図などを参照しながら読んでいただきたい。

最初にまず，日本からわりに気軽に行けるハワイのドライブ・コースを紹介しよう。ハワイではホノルルやワイキキのあるオアフ島だけでなく，それぞれ変化のある4つの島を，順番に空港でレンタカーを借りて回ることを是非おすすめする。島から島へは飛行機で飛び，レンタカーで島内をまわり，その島のホテルに何泊かして，また次の島へ飛行機で飛ぶ，というぐあいに便利なレンタカー・システムを使うと，いとも簡単にハワイの島々を楽しめるのだ。この文字通りのフライ・アンド・ドライブで，私はかつてオアフ島のホノルルから出発して各島のホテルに1泊ずつ合計3泊という早足で，ハワイ島，マウイ島，カウアイ島と回ったことがあったが，空港に着くとレンタカーがそこに待っていて，すぐ出かけられて，意外に楽しい旅行ができた。フライ・アンド・ドライブのシステムに馴れる上でも，アメリカ本土なみのインターステイトもあるハワイ諸島のドライブの旅を，アメリカ・ドライブ旅行のレッスン・ワンとして是非一度試して欲しい。

ハワイ旅行では，ほとんどの人がホノルルとワイキキ，オアフ島1周といったコースだけで帰るが，ハワイの本当の素晴らしさは，大自然の雄大さ，ハワイの歩んできた歴史といったものが残るハワイ島，昔からののんびりとしたハワイのふんいきと豪華なゴルフ場を初めとする素晴しいリゾートの島マウイ島，新婚旅行には一番の島であり，私たちはニューヨークの郊外の教会で結婚式を挙げたが，またやり直すのだったらここでやりたい，と思うほどのカウアイ島，といった順番にまわるコースが理想的である。各島に1泊ずつとし

たが，できれば2泊ずつ以上にした方がよい。

日本からホノルル空港に着いた第1日は，時差ボケもあると思われるので，ワイキキのホテルへ直行。昼間は眠いだろうが，ワイキキの浜辺へでも出て，早めに眠ると翌日は爽快だ。

第1日

ホノルルの国際空港を出発したら，ここから右側ドライブが始まる。ナビゲイター席の人も右側ドライブに協力をすること。飛行場の前のH-1の east へ，さらに Nimitz Highway を東へ行き，途中で州道92号へ入り，ホノルルの港の Pier 4-11 のサインで右へ曲り，突き当って左へ行くと，アメリカでも有数の規模であるアラモアナ・ショッピングセンターの前を通る。買物はとりあえず後にして，ホテルへチェック・インした方がよいだろう。ヒルトン・ハワイアン・ビレッジの先のカラカウア・アベニュー Kalakaua Ave. がワイキキ・ビーチのメイン・ストリートである。こんな感じでアメリカ・ドライブの第1日目を始めるとよい。

第2日

この日のコースは， Waikiki の街とダイヤモンドヘッドを一望できる写真を撮るため最初にマキキ・ストリート Makiki St. からラウンド・トップ・ドライブ Round Top Dr. へ入ってタンタラス Tantalus の丘へ上がってみよう。この丘を下りて，第2次大戦の戦没者の墓



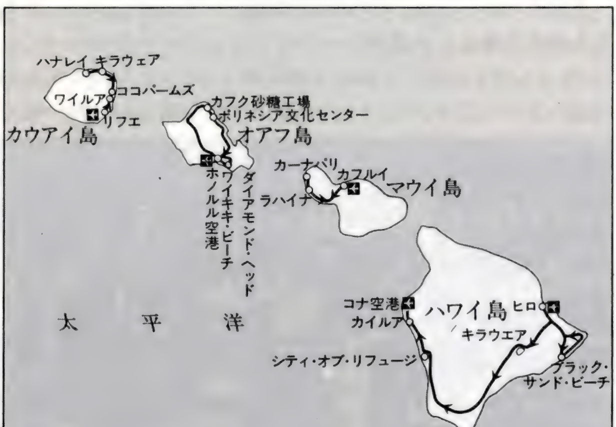
タンタラスの丘から見たホノルルの市街

などのあるパンチボールへ寄った後，ハワイ唯一のフリーウェイ Expressway H-1を西に向かう。リキリキ・ハイウェイ Likelike Hwy. の Route 63号の出口を出ると，太平洋地域の美術工芸品コレクションでは世界的に有名なビショップ博物館 Bishop Museum に寄ることもできる。

H-1からH-2に分かれて Exit 8 で出て Route 99 へと進み，海岸通りに出たところで Route 83 を右へ行くとワイメア・フォール・パーク Waimea Fall Park があり，ここで昼食という手もある。この先の左側には，カフク砂糖工場 Kahuku Sugar Mill があり，ハワイ特産の製糖工場を見学したり，ポリネシア一帯のいろいろな文化を見せてくれるポリネシア文化センター Polynesian Cultural Center にも寄ってみたい。ここは日曜を除く毎日10時から夜9時までオープンしている。帰りは Likelike Hwy. か，強風で有名なヌアヌ・パリ Nuanu Pali を通るパリ・ハイウェイ Pali Hwy. でワイキキ・ビーチへ戻る。

第3日

ハワイ島へは早朝の便で，ヒロ Hilo へ飛ぶ。Hilo 空港でレンタカーを借りて出発。乗り捨て料を払っても，コナ Kona 空港へレン



タカーを廻すようにした方がべんりだ。Route 11から13へ入り，海岸の砂が火山の関係で一面が真黒な不思議な景色の黒砂海岸 Black Sand Beach へ。途中のパホア Pahoa の街は，50年ぐらい前のアメリカといった感じだ。Route 137から132へ，ラバ・ツリー州立公園 Lava Tree State Park も火山特有の不思議な風景だ。

Route 11を左折してキラウエア火山 Kilauea Volcano へ。Volcano House あたりで昼食（Lunch Buffet が良い）。火山を1周する時は，いろいろな警戒標識に十分注意。有毒ガスが出ていることもある。1周約2時間はかかる。もし時間に余裕があるなら Route 11，16と進んでカメハメハ大王ゆかりの地シティ・オブ・リフュージ City of Refuge へ足をのばしたい。Route 16から11へ戻りカイルア Kailua の街へ。ここのホテルに1泊，できれば2泊したい。

第4日

レンタカーを Kona の空港で返し，早朝の便で，マウイ Maui 島へ。カフルイ Kahului 空港では，レンタカーのカウンターのすぐ近くに車も運んできてくれる。Route 38，30と進み，フロント・ストリート Front St. へ左へ入るとホエラーズ・マーケット・プレイス Whalers Market Place だ。私が行った時はちょうど水曜日で夕方，ハワイ名物のルアウ Luau のパーティーに参加した。予約が必要。

ハワイ最大のバンヤンの木のあるラハイナ Lahaina の街は，ハワイのひと昔前をしのばせる港町だ。パパラウア・ストリート Papalaua St. を右折してまた Route 30へ戻ると，有名な砂糖キビ列車 Sugar Cane Train の駅がある。サトウキビ運搬に使われていた狭軌の鉄道で，約1時間の観光乗車を楽しませてくれる。この先には，カアナパリ Kaanapali やラハイナ Lahaina のリゾートが開発されている。ここのリゾートでハワイのバケーションを楽しむのは最高だ。

第5日

カウアイ Kauai 島へ行くのにも，朝早い便で出発するとよい。空港の近くに gas station が無いので，ラハイナ・リゾート Lahaina Resort のホテル街あたりで，満タンにしておく。Route 30, 38と戻って，

40分ほどで空港へ着く。

カウアイ島では，リフェ Lihue 空港からスタート。Route 56 を北上すると，ワイルア川 Wailua River を渡った左側に，映画“ブルーハワイ”などで有名になったココ・パームズ・ホテル Coco Palms Hotel がある。カウアイ島では，私はいつもこのホテルに泊まるようにしている。部屋が実に凝っていて，ブルーハワイそのものといった感じだ。毎夕7時半のトーチライト・セレモニーは必見。良い席で見ながらディナーをとれるように早めに席の予約を入れておく。

このホテルから，Wailua 川をのぼってシダの洞窟 Fern Grotto へ船で行ったり，Route 56 をさらに北へ進み，Route 580，581と裏道へ入ってみると，ハワイのひと昔前の世界へ戻った感じだ。オパエカア Opaekaa の滝へもこの道で行く。Route 56 からまたちょっと右へ入ると，キラウエア・スリッパリー・スライド Kilauea Slippery Slide という，映画“南太平洋”に出てきた天然の水のスベリ台がある。夕方までにはココ・パームズ・ホテルに戻って，トーチライト・セレモニーを見ながらのディナーに間に合うようにしたい。ハワイらしく，アロハやムームーでラグーン・ダイニング・ルームへどうぞ。

第6日・第7日

早朝，急ぐ場合でも私はいつもポリネシアン・オムレツ Polynesian Omlett だけは食べてから，Lihue の空港へ戻ることにしている。ひと飛びでホノルル空港へ戻れる。そのまま，国際線の飛行機に乗りかえて，日本へ帰るのがもっともべんりだ。

日付変更線を通過して，第7日目に日本へ着くことになる。日本へ帰って空港から，アメリカ式にフライ・アンド・ドライブで，車をレンタルして家へ帰るなどというのも，どっさり，パパイヤや，パイナップルを持って帰るのにべんりだ。

アラスカ

アラスカはハワイとともにアメリカ合衆国50州の中でも非常に日本に近い位置にあり，日本の4倍という広大な土地に人口はたった40万人ということもあって，日本では想像もできないようなダイナミックなドライブ旅行を味わえる。交叉点の信号や交通渋滞などということは全て忘れて，思う存分ドライブを楽しめるところだ。こういうと，非常に未開の地という感じを受けるかもしれないが，そこはアメリカ合衆国のこと，どんな極地の果てだろうと，必要な文化生活の水準は保たれ，真冬でもかえって日本よりは暖かい冬を過ごせるのだ。

アラスカの本当の良さは，冬なのかもしれない。最近，私の友人であるアメリカ人の奥さんが真冬のアラスカン・ハイウエイを，娘さんと2人きりでドライブしたが，冒険という旅では全然なかったという。何も特別な人でなく普通の主婦なのだが，楽しいドライブ旅行でした，といっていた。冬のドライブ旅行に必要な準備と知識と経験があれば，試してみるのも素晴らしい思い出となるだろう。いつか，私もオレゴン州に置いてある車で，冬の間にアラスカン・ハイウエイを北上してみたいと思っている。



アラスカ・ルート1号線

ドライブ旅行とはいっても，忙がしく走りまわるのではなく，気に入った場所があれば，何日間か滞在して，ボートに乗って釣りをしたり，野生動物の観察に出かけたり，地元でbush planeと呼ばれる小型飛行機に乗って，

湖から湖へ，また途中のアラスカ名物のロッジ lodge に泊まってみたり，キャンピングカーをレンタルして，大自然の真中のキャンプ場に泊まってみるなどしたい。

ふだん日本でこのようなアウトドア・ライフを体験するチャンスのない人でも，気軽にアウトドアーの素晴らしさを体験できる設備がそろっているのがアラスカなのだ。

第１日

アンカレッジ空港に着いてレンタカーの手続きを済ますと，目の前の駐車場ビル内に車がある。右側ドライブで出発。インタナショナル・エアポート・ロード Int'l Airport Rd. を右へ。アンカレッジに住む人の飛行機(bush plane と呼ばれるセスナなどの軽飛行機)の駐車場といった感じのスペナード・レイク Spenard Lake の脇を通り，ミネソタ・ドライブ Minnesota Dr. の信号を左折して街へ入って行く。この左折は要注意，日本の右折の要領で。第１日はこんな感じでホテルへ到着して，ぐっすり眠る。ダウンタウンにもレンタカー会社の事務所がある。ピクニック用品やオートキャンプ用品を用意して出発するには，ノーザン・ライツ・ブールバード Northern Lights Blvd. あたりのショッピング・センターで。

第２日

北斗七星などの星の印がついたアラスカ州道１号線 Route 1 を北上。帝政ロシア時代の名残りをとどめる聖ニコライ教会 St. Nicholas Russian Orthodox Church へ寄ってから，Route 3(George Parks Hwy.)に乗りかえて北へ。このあたりにくると，アラスカ名物の宿泊施設である lodge が時々ハイウエイわきに見えてくる。宿泊と食事ができるところで，１度泊ってみるか昼食に寄ってみるのもよい。実質本位の家庭的雰囲気だ。

タルキートナ Talkeetna のロードハウス Roadhouse は，マッキンレー Mckinley 登山の人がよく行くところだ。ここの bush plane でマッキンレイの氷河 glacier まで飛んでみると，雄大なアラスカを感じることができるだろう。近くに金鉱もあるが，許可なしで近

づくと銃を持った見張りがいるから要注意。Route 3 のジョージ・パークス・ハイウェイ George Parks Hwy. に戻って北上，マイルポスト milepost の番号134の少し先のマリーズ・マッキンレイ・ビュー・ロッジ Mary's Mckinley View Lodge は，天気のよい日には，Mckinley が正面によく見える。rest area にはピクニック・テーブルがあるから，昼食をピクニックでという手もある。lodge でとるのもよい。例の旗をふると停まってくれるアラスカ鉄道のフラッグストップ flagstop の各駅停車の汽車を見るには，カントウエル Cantwell の駅あたりへちょっと左折すればよい。

Mckinley 国立公園へは，273のマイルポストの先で左折。マッキンレイ・ステーション・ホテル Mckinley Station Hotel にはプルマン型の客車などを利用した部屋があり，1度泊まってみるのも面白い。ここのホテルはできるだけ早目に予約を取っておく必要がある。ここまでノンストップで5時間ほどのドライブなので，前日にアンカレッジで1日を過ごし，翌日，早朝の出発にした方がよい。

第3日

この日は1日，車をホテルに置いて，国立公園に夏の間おいてあるスクールバスを利用して案内してくれるバスで入る。早朝6時に



野生動物に注意

出発。夕食はホテルの食堂で，時間を確認しておく。食べそこなうと他に食べに行く所は全くない。雨具や防寒コートは夏の間でも要ることがある。

第4日

ノンストップで走っても8時間以上はかかるので，早朝に出発。Route 3 を南下，途中 Cantwell で Route 8 へ左折してデナリ・ハイウェイ Denali Hwy. に入る。この先 gas station が当分ないので，必らずこの交叉点の所で満タンにしておく。パクソン Paxson までずっと砂利道を進むので，無理して飛ばすとパンクの原因にもなるから要注意。アラスカの冬は早く，9月頃にはこの道の峠で雪が降ることもあるので，道路情報は Route 8 に入ったすぐ左側のハイウェイ・パトロール highway department で確かめてから走った方がよい。私の友人も最近，このコースの途中で，後ろのタイヤが2本ともパンクして往生したという。

Paxson から Route 4 のリチャードソン・ハイウェイ Richardson Hwy. を南下。グレナレン Glennallen の近くのアートナ・ロッジ Ahtna Lodge やハブ・オブ・アラスカ Hub of Alaska あたりで夕食にするか，夜遅くなるようならここに1泊というのもよいだろう。

Route 4 をさらに南下すると，アラスカ・パイプラインと平行して進む。ワージントン氷河 Worthington Glacier は，車ですぐ近くまで行け，そこにはピクニック・テーブルまである。氷河の割れ目に滑って落ちないようにくれぐれも注意。ここから1時間ほどで，アラスカ・パイプラインの終点バルデス Valdez の港だ。ここのホテルに1泊，できれば2泊以上したい。その間にフェリーで通るコロンビア氷河 Columbia Glacier 上空へ飛行機をチャーターして飛んでみるのも面白い。チャーターしても非常に安い。

第5日

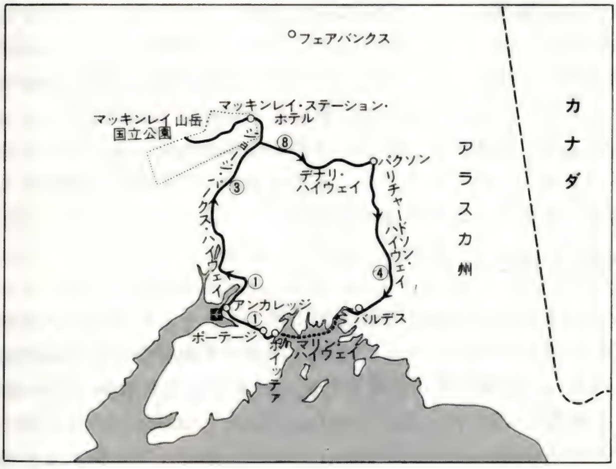
この日はフェリーで Columbia Glacier わきを通ってウィッテア Wittier へ行き，貨車に車ごと乗ってポーテージ Portage まで行き，そこから Route 1 を北上して，約1時間のドライブでアンカレッジ

に帰るコースだ。フェリーは前もって予約を入れておかないと，シーズン中はなかなか乗れない。運航している曜日を日本出発前に確認しておき，予約を入れておく。

Portage にも非常に美しい氷河があり途中には，アラスカ最大のスキーリゾートといわれるアリエスカ Alyeska スキー場もある。夏の間でもレストランがオープンしている。

第6日

アンカレッジ市内でのんびり，という手もあるが，日本へ帰るなら空港への途中で，ガソリンを満タンにしておくことを忘れずに。日本へ直行のおみやげには，私はこの次のアラスカの旅で冷凍のキング・サーモンや，エビやカニを持って帰るのを楽しみにしている。1度，ゆっくりアラスカの fishing camp に滞在して思いっきり釣りをして，日本にシャケをいっぱい持って帰りたい，などとも考えている。



ウェスト・コースト

アメリカ合衆国の西海岸，いわゆるウェスト・コースト West Coast と呼ばれる，ロサンゼルスやサンフランシスコを起点としたドライブ旅行について，私は今までいろいろなコースを走ってみた。ロサンゼルス市内を1周するコース，この両市を結ぶ最短ルートであるインターステイト5号線を利用するコース。両市を太平洋岸ぞいのカリフォルニア州道1号線(Route 1)を走って結ぶコース，このちょっと内側の国道 US101 を走るコース。また，ネバダ州との州境に近いシエラネバダ山脈の西麓を通って，ヨセミテ国立公園やセコイア国立公園に入るコース，などいろいろある。目的と日程に合ったコースを考えて，場合によっては1周して出発点に戻ってくる周遊コースにしてみるのもよいだろう。2週間もあれば，そのような周遊コースも素晴らしいものになる。また，サンフランシスコから北へ行くコースは，カルフォルニア・ワインの産地ナパ・バレイや，まだあまり日本人に知られていないが，夏の間でも人影のまばらなスティンソン・ビーチといった新らしい発見もできるだろう。カリフォルニアで有名なレッドウッドの森を通るルートも，サンフランシスコから北へ行くコースだ。そのままオレゴン州までぬけてしまうのもダイナミックなコースになる。

Route 1 のコース

カリフォルニア州道1号線を主に使って，サンフランシスコからロサンゼルスへ至るコース。途中，伊豆の東海岸のような崖の上の曲がりくねった海岸ぞいの道もあるが，モンテレイ半島から先は Route 1 の1本道で，のんびり走りながらロサンゼルスのハイウェイ網へ入って行けるので，アメリカのハイウェイ・ドライブに慣れるにもちょうどよいコースである。

サンフランシスコ空港から，すぐ前を走っている US101 のベイショアー・フリーウェイ Bayshore Fwy. をシリコン・バレイとして有

名なサンノゼ San Jose の方向へ進む。空港から20マイルほどでフリーウエイを出ると，スタンフォード大学がある。私はこのコースを走る時は，いつもここのホリディ・イン・パロ・アルト Holiday Inn Palo Alto に1泊し，大学をゆっくり訪ね，すぐ近くのショッピングセンターで買物などをしてから，翌日南下するようにしている。

US101 のユニバーシティ・アベニュー University Ave. の出口から10マイルのところにある，ロサンゼルスのディズニーランドに対抗して作られたグレート・アメリカ Great America の大遊園地へ寄ったり，US101 のフリーウエイからビジネス Business へ出てサン・マルティン醸造所 San Martin Winery を訪れたり，サリナス Salinas の街を通ってからモンテレイ半島 Monterey Peninsula へ行くのもよい。 Salinas には，この地方を舞台にした小説を書いた有名なスタインベックの生家もある。カーメルに2泊ぐらいして，その間に，モンテレイ半島の超高級別荘地を通る17マイル・ドライブコース（有料）を走ったり，かんづめ工場街 Cannary Row や Monterey のフィッシャーマンズ・ワーフ Fisherman's Warf, カーメル伝道院 Carmel Mission へ出かけたり，パブリック・コースになっているペブル・ビーチを初めとする有名なゴルフ・コースでプレイを，というのも楽しい。また Carmel の街は，有名な写真家アンセル・アダムスのギャラリーを初め，全米の素晴らしい店の多くがならんでいる高級リゾート地だ。

翌日，Route 1 を南下して太平洋岸の雄大なビッグ・サー Big Sur やポイント・ロボス Point Lobos を通って新聞王ハースト Hearst のサンシメオン城 San Simeon Castle へ。途中の曲りくねった道では，あせってスピードを出さないように。ドライバーはよいが，後ろの座席の人は車に酔いやすいのだ。カーメルから，ノンストップでここまで約3時間。到着時間を計算して，シーズン中には，サンフランシスコの ticketron で San Simeon Castle 内の tour の前売券を買っておくとよい。この日は，サンタマリア Santa Maria かサン・ルイ・オビスポ San Louis Obispo あたりに泊まる。ここから先は US101 のコースに合流する。

US101 のコース

モンテレイ半島までは Route 1 のコースで述べたが, Route 1 の曲がりくねった道ではなく，フリーウエイでロサンゼルスまで行けるコース。途中，1797年に建てられたサンミゲル伝道院 Mission San Miguel に寄って，当時，サンディエゴから順に作られた伝道院の様子をのぞくこともできる。最近，カリフォルニアの若者の間で流行っているデューン・バギーのメッカ，ピスモ・ビーチは，はまぐりでも有名な遠浅の海岸だ。グランド・アベニュー Grand Ave. の出口から，車のまま海岸に出られる。全長30マイル巾5マイルの広大な砂浜や砂丘が続き，キャンピングカーなどでキャンプしながら，デューン・バギーを楽しんでいる人も多い。波打ちぎわの砂浜が道路代りに使われている。制限スピードには十分注意。ここではパトカーがパトロールしている。車が砂にはまり込みそうになったら無理をせず，タイヤが大きな穴を掘る前に，通りがかりの人の助けを呼ぶ。デューン・バギーを借りて砂丘に入る時も，ルールをよく確かめること。

翌日は US101 からインターステイト405(I-405)のサンディエゴ・フリーウェイ San Diego Fwy. へ進み， L. A. Airport のサインの出ているセンチュリー・ブールバード Century Blvd. の出口を出て，エアポート・ホテルに泊まればロサンゼルスのハイウエイ・ジャングルで迷わずにすむ。途中， Santa Maria から16マイルのロスアラモス Los Alamos で出ると，1880年に建てられたユニオン・ホテル Union Hotel があり，そこで宿泊や食事もできる。



ピスモ・ビーチではデューンバギーがさかん

I-5のコース

ロサンゼルス市内のドライブ・コースをまわった後で，べんりなインターステイト・ハイウエイを使ってサンフランシスコへ行けば，レンタカーを返したり，荷物をチェック・インしたり，飛行機に乗ったりせずにサンフランシスコ市内へ行くという手がある。こんな場合には，全線ノンストップで最短距離を走るインターステイト5を利用するのがよい。ロサンゼルスのハイウエイ・ジャングルを抜け出し，12車線が10車線，8車線と車線の数が少なくなるにつれて，まわりを走る車の数も減ってくる。さっきまで前後左右にピッタリくっついて高速で走っていた車が，いつの間にか，全然いなくなり，はるか地平線のかなたに，たった1台といった状態になってしまうこともある。砂漠地帯をぬけるハイウエイなのだ。こんな道を1度でも走ると，スピード違反やむやみやたらな車線変更など馬鹿らしくなって，ただ淡々と制限スピードで走るようになるものだ。ただし居眠りだけは注意。少しでも眠けをおぼえたら，すぐレスト・エリアで休むことだ。ロサンゼルスからサンフランシスコまでノンストップで約8時間のコースだから，途中あまり寄り道はできない。ガソリン・スタンドもあまり数が多くないから，ハーフ・タンクになったら満タンにしておくようにすれば安心だ。

ヨセミテ・セコイア・コース

サンフランシスコかロサンゼルスから出発して，アメリカに数ある国立公園の中でも，雄大さや美しさで抜群のヨセミテ国立公園と世界最大の巨木のメタ・セコイアの茂るセコイア国立公園を訪ねよう。ここではサンフランシスコから出発するコースで説明する。

サンフランシスコの郊外にはりめぐらされたハイウェイ網，インターステイト580から5，Route99へと進み，2時間ほどでシエラネバダ山脈の麓の町へ着く。シーズン中は国立公園内のロッジに部屋をとりにくいので，この麓の町モデスト Modesto あたりに泊まるのもよい。国立公園へ入る前に，割安なセルフサービスの gas station で満タンにしておく。公園に入ると道幅がせまくなる。対向車にも



セコイア国立公園の名物，大木のトンネル

注意しながら，自分もルールをよく守る必要がある。ヨセミテ渓谷の中は一方通行になっている。車を駐車場に置き，バスで園内をゆっくりまわるのもよい。熊が出没するので，食料は必らずトランクへ入れるようにした方がよい。また，夕方になると大きな野生動物が道に出ていることも多いので，スピードはひかえめに。フレズノあたりに2泊してセコイア国立公園を訪ねる。この公園内でもいろいろな貴重な前世紀の遺物を守るために，ルールをきちんと守ること。フレズノから Route99 を南下し，途中からインターステイト5でロサンゼルスへ。

サンフランシスコから北へ行くコース

ゴールデンゲイトを渡って北へ行くコースは，まだ日本人にはなじみのないところが多いが，ここにもまた全く違ったカリフォルニアがある。US101 から，Route37，121，29とナパ・バレイへ入って行くと，カリフォルニア・ワインの winery が何軒も左右に見えてくる。たいていの winery にはワイン試飲室 wine tasting room があり，無料でいくらでも試飲させてくれる。ドライブ旅行のメリットの1つは，重い物を買っても空港までそのまま積んで行って，帰りの飛行機にチェック・インできることだ。あまり欲ばって飲みすぎて，ヨッパライ運転だけはくれぐれもしないように。

翌日は，US101 から Route 1 へ分かれて北上すると，ほとんど人がいない広々とした白い砂浜スティンソン・ビーチ Stinson Beach やポイント・ライ国立海岸公園 Point Reyes Nat'l Seashore がある。さ

らにそのまま北上すると，最近，日本のある過疎村と姉妹村の縁組を結んで話題となった，海岸に面した美しいアーティスト・コロニーのメンドシーノ Mendocino を通って，スカンクのマークをつけたカリフォルニア・ウエスタン鉄道 California Western Railroad が残されているフォート・ブラッグ Fort Bragg へ。ここからさらにオレゴン州へ抜ければ，セコイアとはちょっと違う高さの木があるレッドウッドの森 Avenue of the Giants へも行ける。立っている木の中をくりぬいて走るトンネルの道(観光用)もある。ユリーカ Eureka あたりに1泊して，さらに，レッドウッドの国立公園の中へドライブして行くと，本当に大昔の世界に舞い戻ったような気分になる。とくに夕日が沈んだ後のドライブは，不思議な世界といった感じだ。オレゴン州に入り Eugene あたりで飛行機に乗り換えて帰る。

ロサンゼルスのコース

ロサンゼルスを本当に楽しもうと思ったら，車なしでは考えられないだろう。街の中央を能率よく回るコースを考えて，走ってみたことがある。ロサンゼルス空港前の Century Blvd. あたりのエアポート・ホテルから出発して，インターステイト405に入り10マイルほど北上して，サンセット・ブルバード Sunset Blvd. に入る。2マイル先の UCLA に寄ってから，この Sunset Blvd. でハリウッド Hollywood へ入って行く。ラ・ブレア La Brea の次の信号で左折，正面のチャィニーズ・シアター Chinese Theater へ寄ってから，また La Brea へ戻り南下，サード・ストリート 3rd. St. を右折すると，ファーマーズ・マーケット Farmer's Market へ行ける。私はロサンゼルスへ行くと，いつも昼食にここでしぼりたてのオレンジ・ジュースと国際色豊かな料理を組み合わせて買い，広場にあるテーブルで，カリフォルニアの太陽の下で食べることにしている。すぐ前のフェアファックス・アベニュー Fairfax Ave. を南下して，ウィルシャー・ブールバード Wilshire Blvd. を右折，そしてロデオ・ドライブ Rodeo Dr. の超高級品店街のショーウインドを横目でにらみながら，サンタ・モニカ・ブールバード Santa Monica Blvd. へ出て左折すると，もとの映画スタジオが新らしい街として再開発されたセンチュリー・シ

ティ Century City のショッピング・センターだ。Santa Monica Blvd. を西へ向かい， Santa Monica の海岸へ出てから海岸ぞいに南下し，ベニス・ビーチ Venice Beach やマリナ・デル・レイ Marina del Rey へ寄ってみる，といったコースで，第1日は終る。

翌日もエアポート・ホテルから出発し，インターステイト405, Route 7でクィーン・メリー Queen Mary 号がホテルになっているロング・ビーチ Long Beach へ。また Route 7 を戻り，91を西へ，オレンジソープ・アベニュー Orange-thorpe Ave. の出口を出てムービーワールド・カー・オブ・ザ・スター Movie World Car of the Star という映画に使われた車のコレクションを見たり， Route39 のムービーランドろう人形博物館 Movieland Wax Museum やナッツベリー・ファーム Knott's Berry Farm へ。それから Route39 を南下し， Katella Ave. を左折してディズニーランド Disenyland へ，といったぐあいに遊園地めぐりの1日ドライブは大人でも楽しめるコースだ。

翌日は，インターステイト405の north とインテーステイト10の east インターステイト5の North と進み，スタジアム・ウェイ Stadium Way で出て，ドジャース球場 Dodgers Stadium へ寄り，ロス・フェリス・ブールバード Los Feliz Blvd. west へ出てグリフィス・パーク Griffith Park へ行き，広大なロサンゼルスやハリウッドの市街を天文台 Observatory から眺めよう。ロサンゼルス市民の公園といったところで，動物園，乗馬，ゴルフ場，天文台，ギリシャ劇場などもある。この後，インターステイト5の South でロサンゼルスのダウンタウンへ行くには，パサデナ・フリーウェイ Pasadena Fwy. (Route11) の先のブロードウェイ Broadway やメイン・ストリート Main St. で出ればよい。ここで，ダウンタウンの Biltmore ホテルあたりに泊まって，近くは歩いてまわって見るのも面白い。ロサンゼルスの中心部のフリーウェイは，インターチェンジや出口が次々にあるので，走りながら読みやすいように出発前に大きな字でハイウエイの番号と名前，出口の名前や乗りかえるフリーウエイの名前と番号を順番にメモしておくと間違えずにすむ。もし通り過ぎそうになっても，車線の反対側にいる時は間に合わないので，あきらめがかんじん。たいてい，右側から2番目の車線を走っていればよい



ロサンゼルスのハイウェイ

が，例えば，インターステイト10のEastからRoute11のPasadena Fwy.のNorthに乗りかえる時などは，左側にインターチェンジがあることもあるので，出口のサインは見落とさないように。また前もって地図で調べて手前の大きそうな道路やフリーウエイの名前や番号をメモしておき，それが出てきたら，そろそろだというふうにしておくのもよい。

サンフランシスコのコース

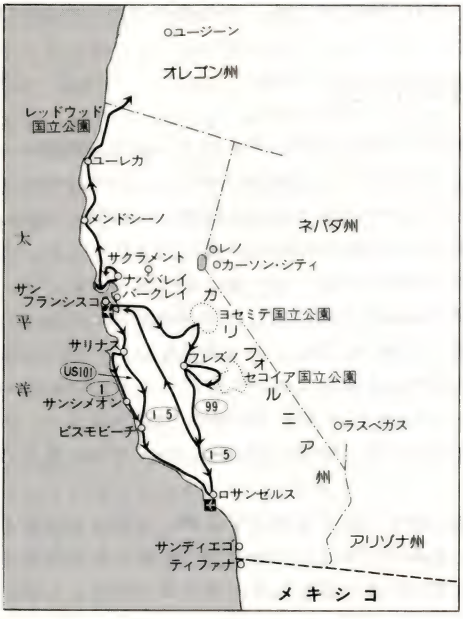
サンフランシスコ市内のドライブは，サンフランシスコ空港からUS101のnorthで入って行くのが一番わかりやすい。フリーウエイが終ったところから，センター・レインでUS101のnorthへ進む。バンネス・アベニューVan Ness Ave.を北へ進むことになるが，ここはサンフランシスコ市の車のディーラー街，隣のポークはゲイ・パワーの道だが，Van Nessの右側に面したHoliday Innのちょっと先で，あまり坂が急で七曲りになっている有名なロンバルド・ストリートLombard St.へと右折，次にコロンバス・アベニューColumbus Ave.で左折して，ザ・キャナリーThe Cannaryやギラデリー・スクエアGhirardelli Square，ピアPier39など港のPierぞいに足をのばしてみるのもよい。

サンフランシスコ市内のドライブを説明する時，ロサンゼルスよりは非常に楽なのは，全線49マイルのscenic driveコースが指定されていて，このサインぞいにまわると，市内の名所が能率よく回れ

ることだ。このサインを Ghirardelli Square や海洋博物館 Maritime Museum あたりで見つけ，西に向かう。マリナ Marina，美術の殿堂 Palace of Fine Arts，金門橋 Golden Gate Bridge，リンカーン公園 Lincoln Park，アザラシ岩 Seal Rock，オーシャン・ビーチ Ocean Beach，ゴールデン・ゲイト公園 Golden Gate Park と進む。このあたりにくると，サインが盗まれてしまっているのか，間隔が長いところがあって困るのだが，ツイン・ピーク Twin Peaks へ登って街を一望した後，この scenic drive と別れて，US101 に戻るというコースを使えばべんりだ。

翌日は車を駐車場に置いて，丸１日ケーブルカーを使って，歩いてみるのも変化があって，楽しい。

サンフランシスコ郊外のコースは，ゴールデンゲイトを渡って北へ行くコースで，橋を渡ってすぐのサウサリート Sausalito へのコースや，ナパ・バレイを１周したり，US101 North から，Route 1 でカリフォルニア特有の Redwood の森 Muir Woods へ行ったり，US101 から，インターステイト80でサンフランシスコ・オークランド・ベイ・ブリッジ（略称 Bay Bridge）を渡り，インターステイト80からバークレイ Berkley のユニバーシティ・アベニュー University Ave. の出口でカリフォルニア大学のバークレー校を訪ねるのもよい。



北西部

ここでは以前，私たちが日本から中学生を20人ほどつれて，地元のいつもキャンピングカーで全米をキャラバンしているワーリーバイアム・キャラバン・クラブのメンバーのキャンピングカーに分宿して，20日間ほどオレゴン州内を1周した時の「キャラバン・ノースウエスト」というコースをご紹介しよう。

このコースは，地元の人々が自分たちの州内を1周する上で，さすがに良く研究しつくしたコースである。半砂漠地帯である東オレゴン，アメリカ人が美しい海岸線と自慢するオレゴン・コースト，その間のカスケイド山脈と，ひとつの州内でも非常に変化に富んだ素晴らしいコースだ。

もうひとつは，アメリカ北西部の代表都市シアトルとポートランドを結び，大学の街ユージーンまでのコースである。このルートは，標高4394mのレニヤ山の中腹まで登ったり，ボーイング社などアメリカの最先端を行く企業がある大都市シアトル，日本との貿易港としても最も古くから我々にかかわりを持ち，明治の頃から横浜などとも定期航路が開設されていたシアトル郊外のタコマ，マウント・セント・ヘレンズの火山などのそばを通るものだ。

オレゴン1周のコース

さすが，オレゴン州のキャラバン・クラブ(私もメンバーになっている)の仲間が考えたコースなので，20日間のあいだ連日素晴らしい体験ができたコースである。ポートランドからコロンビア川ぞいに東へ進み，ペンドルトン・ラウンドアップ Pendleton Round Up のロデオ大会と，ウールの生産で有名なペンドルトンへ。全米のロデオの中でも有名なこの大会は，たいてい9月の中頃に開かれる。この時は，宿は早めに予約しておかないと泊まるところがないほどだ。US 395, Route 74, 206, 218, と進んで，Shaniko という非常に小さな街が，今ではゴーストタウンとして残されている。そしてワ

ーム・スプリングス Warm Springs のインディアン居留地内のリゾートとして有名な，カーニータ Kah-Nee-Ta リゾートへ。ここで子供たちは1泊，インディアンのティピ(天幕)の中に泊まったり，昼間は近くのデシューツ川 Deschutes River で，ゴムボートの急流下り rafting を楽しんだ。これが，20日間で最も印象的な体験だったようだ。

ここから，オレゴン州一高いフッド山 Mt. Hood へ。ここでの宿泊は是非，かってアメリカの大恐慌の時に，失業対策事業として国家的規模で作られたティンバーライン・ロッジ Timberline Lodge に泊まりたい。スキー場にもなっていて，冬の間ポートランド市民は1時間以内でこれてスキーができるのだ。ポートランドを通って，チーズでは全米で有名なティラムーク Tilamook や，クラブ・ルイ Crab Louis という，魚貝類などのおいしいニューポート Newport の海岸へ。ここからが，オレゴニアンが自慢する海岸線の美しいオレゴン・コースト Oregon Coast だ。オレゴン・デューン国立リクレーション地区 Oregon Dune Nat'l Recreation Area では，大小さまざまなデューン・バギーに乗ることもできる。

ウィンストン Winston には，アフリカの野生動物公園があり，クレイター湖 Crater Lake はその名の通りの美しい火口湖で，水の美しさでは，アメリカ一だと思う。私の祖父母が1925年にこのあたりに



クレイター・レイク

来た時の話を聞いても，全然変っていないようで，その当時のロッジも残っている。Crater Lake のロッジの予約をとって泊まることをおすすめすする。ここから，カスケイド山脈の不思議な火山の風景をベンド Bend あたりで見ながら，オレゴン大学のあるユージーン Eugene へ。

オレゴン大学はキャンパスそのものが一定の型にとらわれないアイディアで計画されているという点で，私は非常に興味を持った町だ。オレゴン州のユニークさは，コーラの空きカンなどから自然を守ろう，というオレゴン条例をいち早く制定するなど，全米50州の中でも自然保護に力を入れていたり，またアメリカでは，買物の時に，あのやっかいなセールス・タックス sales tax がついてくるが，この州は全くそれがない，といった点がある。

シアトル-ポートランド-ユージーンのコース

シアトルも泊りはエアポート・ホテルがべんりだ。第1日はエアポートからシアトル市内を回るコースで，インターステイト5の north, Exit163 で出て 4th Ave. でシアトルのダウンタウンへ入り，アメリカ各都市で競って建てている室内競技場のひとつキング・ドーム King Dome の脇を通ってジャクソン・ストリート Jackson St. へ左へ。このあたりには最近，いろいろとユニークな店が増えている。突き当りのアラスカン・ハイウェイ Alaskan Hwy. を右に行き，シアトルの Pier の前をぬけて，ブロード・ストリート Broad St. で右折するとシアトル万博の会場跡地で，今はシアトル・センター Seattle Center として，シアトル市民の文化センターになっている。

スペース・ニードル Space Needle の上で夕食をとりながら，シアトルの市街と，ワシントン富士ともいえるレニヤ山を眺めるのも最高だ。もう1日シアトルに滞在してシアトルの北隣りのエバレット Everett のボーイングの工場見学などをして，インターステイトの5か405で空港の方へ戻る。

翌日，インターステイト5の South で出発，途中，静かな港町として有名なギグ・ハーバー Gig Harbor に寄ることもできる。レニヤ山の中腹のパラダイス・ロッジ Paradise Lodge のビジター・セン

ター visitor center までのコースは，かなり遅くまで道のわきに雪が残っていることがある。野生動物にも要注意。ガソリンも山の上の方にはなく，ロングマイアー Longmire あたりにあるのが最後なので，ハーフ・タンク以上にして登って行くこと。帰りの長い下り坂では，エンジン・ブレーキを利かせるために必らずシフトダウンして降りないと危険だ。ここからセント・ヘレンズ山 Mt. St. Helens の爆発の跡が残るあたりを，インターステイト 5 で南下してオレゴン州へ入り，ポートランド市へいたる。

ポートランドからは，Route 18などで Oregon Coast へ出て，Newport あたりに泊まり，翌日南下，フローレンス Florence から Route 126 で Eugene へというコースはどうだろう。私も実際に走ってみて，日本人には今まであまりなじみがなかったが，ただ風景を楽しむドライブ・コースというのではなく，平均的アメリカの生活といったものにふれることのできる，フレンドリーなアメリカのコースであると感じた。



大陸横断

アメリカ大陸を東西に横断するコースとしては，最も南側のインターステイト10でロサンゼルスからフロリダのジャクソンビルまでのコースを初め，インターステイト40のロサンゼルスからノースカロライナ州までのコース，インターステイト80のサンフランシスコからニューヨークまでのコース，インターステイト90のシアトルからボストンまで，といろいろある。

これらのルートは同じ番号のハイウエイだけを走って，太平洋から大西洋まで行けるアメリカの大動脈である。実際にはこの通り走らなくとも，自分の行きたいところを継なぎ合わせてコースを作って行けばよい。

よく聞かれるのに，「大陸を横断するのに何日あればよいか？」という質問がある。インターステイト80で寄り道をせずひたすら走れば，約3000マイル(4800キロ)，1日300マイル(480キロ)走るとすれば10日間，ロサンゼルスからニューヨークまでの最短距離を走れば約2850マイル(4560キロ)，もし，1日350マイル(560キロ)走れば8日間といった計算になるわけだが，これではせっかくガソリン代をかけ，ホテル代を払って行く意味がない。同じコースを走っても，もっと日程をとって行けば，さまざまなアメリカを体験できる素晴らしいコースになる。この場合，インターステイト80ぞいとだいたい同じコースを走っても，実際の走行マイルは，3000マイルの倍の6000マイル，あるいは2850マイルの倍の5700マイルぐらいになっているのが普通だ。それでも，ただガソリンを消費して走るだけというよりは，ガソリン代やホテル代などかかる費用以上に，素晴らしい旅ができることは確かだ。

こんなわけで，私は最初にアメリカへ行った時，約2カ月間かけてサンフランシスコからニューヨークまで走ってみた。それ以来アメリカ中さまざまなところに出かけてみたくなり，今日までアメリカ大陸を駆けずりまわるようになってしまったのだ。

ここでは，大陸横断の最短ルートであるロサンゼルスからニューヨークのコースにも利用できる，昔のＴＶ映画で有名になったルート66(ＵＳ66)ぞいのコース(現在ではインターステイト40，44，55といった道路といっしょになっている)と，同じ番号で西から東まで１本で走って行けるインターステイト80のサンフランシスコ--ニューヨークのコースを紹介しよう。

ルート66のコース

昔のＵＳ66ぞいに走ることを基本として出発するが，コースぞいにある是非寄ってみたいところを入れるということで，最初からインターステイト15にそれて進み，バーストウ Barstow で１泊，ベイカー Baker からデス・バレイ Death valley へ入ることにした。キャリコ Calico のゴースト・タウン Ghost Town にちょっと寄ってから Death valley へ。この谷底では２泊はしたい。谷底にはファーナス・クリーク・ランチ Furnace Creek Ranch などの快適なロッジも用意されている。

この谷から出てラスベガスへ寄らないわけにはゆかない。ネバダ州は他の49州にくらべて，いろいろと法律が違うので面白い。インスタントの離婚や結婚，その手続きの間の暇つぶしのために始まったカジノ，以前はスピード制限無しというハイウェイもあったりしたものだ。

ラスベガスからは，地球の大きさを実際に感じさせてくれる雄大



クランド・キャニオン

な景色のグランド・キャニオンへ。ここでも最低2泊はしたい。シーズン中は，早めに予約をしておく。アリゾナ州に入って1時間時間が変わる。このようにニューヨークに着くまでにあと2回，新しい時間帯に入る。

ニューメキシコ州では，またUS66からはずれて，サンタ・フェ Santa Fe やタオス Taos へ行くとよい。最低2～3泊，アメリカで最古の都市といわれる Santa Fe は，もともとメキシコから北上してきた人々によって作られた都市で，今でも街全体の建物が，インディアン・スタイルやスペイン風の感じで面白い。Santa Fe から北へ約1時間半，Santa Fe の街の建物の原型といった感じのインディアン居留地の建物が残っている。これは，“アドベ”と呼ばれる土のレンガを積み上げて作った4階建てのマンション，といった風の建物である。

またUS66に戻ってテキサス州の北部をぬけ，オクラホマ州へと入って行く。このあたりからアメリカ大陸の北方までは，小麦の産地として大規模農場の多い地方だ。オクラホマ州の州都オクラホマ・シティには是非寄ってみたい。テキサスやオクラホマがアメリカの石油産業の中心地であるということがよくわかる。州の議事堂の真下にも石油の井戸があるため，建物のすぐ真前にも石油の櫓が立っていて，せっせと石油を汲み上げている。ここにはまた，アメリカのカウボーイの殿堂 National Cowboy Hall of Fame などもあり，西部の男のメッカでもある。

ここからインターステイト44に乗りかえて，シカゴの方向へ進む。ミズーリ州に入ってインターステイト44を走って行くと，道が少しずつ谷の底へ降りて行くような感じがする。これがこの先100～200キロも先のミシシッピー川 Mississippi River のために下っているのだと思うと，この川の雄大さを実感できる。

ミシシッピー川に出たところの街が，セントルイス St. Louis だ。ここは西部開拓時代，東部からここまできていた鉄道から，幌馬車を乗りかえて西へ向かった出発地点だったという。こんなわけで，今では西部への表玄関という意味で，街の中の高層ビルよりも高いゲートウェイ・アーチ Gateway Arch が見ものだ。ミシシッピー川

を正面にして立っているこの巨大なモニュメントは，有名なエール大学の建築家サリナンの作である。

このあたりから，アメリカの東部の方は，有料道路が多くなってくるし，道路のサインもだんだん保守的になってくるせいか，地元の人にはわかるが旅行者にはわかりにくいものも多少は現われてくる。

イリノイ州はアメリカの中でも農業生産を中心とする最も平均的な人々が住む州といわれる。また，テキサス州からこのあたりまでは大平原 Great Plains といわれる一大平地であるため風が吹き始めると，さえぎるものがないので，天候に悩まされる。雨の日の強い横風などは，ハイウェイをまっすぐ走るのがこんなにむずかしいとは，と思わざるをえないほどだ。スピード制限は，最高スピードなので，自分でその日の道路状態に合わせて調節する必要がある。最低スピードの指定があるところは，その間で調節する。

イリノイ州のリンカーン大統領の出身地のスプリングフィールド Springfield，レーガン大統領ゆかりのタンピコ Tampico などへ寄ってみるのも面白い。街にはいろいろの記念物が残っている。

シカゴ市内のコースは，中西部のコースで述べることにして，ここでは寄らずにさらに東へ進む。インディ500で有名なインディアナポリス Indianapolis や，オハイオ川畔の美しい文化都市といったシンシナティ Cincinnati は，ミシシッピー川の支流であるオハイオ川まで上ってくる外輪船のショーボートなども見られる。途中で，昔あまり信仰心が激しすぎて，震えて(shake)子孫が絶えてしまったという“Shaker”の多く住んだレバノン Lebanon へ寄ってみるのも面白い。街には当時からの由緒ある inn もある。それから面白いのは，Exit 102 の Route 274の east の先にある，Airstream のトラベル・トレイラー(私も使っている)を作っている Airstream 社の工場だ。約1時間の見学 tour もある。

この先 Exit 111の出口のところにもうひとつ面白いのがある。宇宙飛行士ニール・アームストロング Neil Armstrong の家があり，アームストロング航空宇宙博物館 Armstrong Air & Space Museum になっている。

さらにインターステイト75を北上すると，車の街デトロイトだ。フォードの自動車工場は，グリーンフィールド・ビレッジ Greenfield Village の隣りにあり，ヘンリフォード博物館 Henry Ford Museum と Greenfield Village 工場見学 plant tourとが１度にできるが，１日では足りないぐらいだ。ここから国境を越えて，カナダへ入って東へ進むという手もある。ゼネラル・モーターズ技術センター General Motors Technical Center にも夏の間は tour があり，GM の車の研究のシステムを見せてくれる。

再びほんのちょっとだがインターステイト80に戻って，タイヤの街アクロン Akron のわきを通って，ペンシルバニア州に入るとピッツバーグ Pittsburgh だ。ここは古くから鉄鋼の町として栄えてきたところで，２本の川の合流点にあるためか，市内の道がわかりにくいことではアメリカ有数だ。車を置いて，1870年にできたケーブルカー Monongahela Incline に乗って，街を一望できる展望台に登って街をよく眺めてから，街へ入って行った方がよいかもしれない。

ペンシルバニア・ターンパイク Pennsylvania Turnpike になっているインターステイト76を east へ進むと，例のスリーマイル島の近くを通り，有名なチョコレートの町ハーシー Hershey へ寄れる。

Hershey から Turnpike に戻らず，インターステイト78と旧道のＵＳ22を利用して Now York の方へ向かう。

アレンタウン Allentown のハミルトン・モール Hamilton Mall は，古くなったダウンタウンの再開発でも有名で，地方都市のデパート Hess's の品物も，ニューヨークの５番街よりよい品が揃っているといわれるほどだ。

デラウェア川 Delaware River を渡るとニュージャージー州だ。インターステイト78，287と走り，最後にインターステイト80に戻り，ジョージ・ワシントン橋 George Washington Bridge でハドソン川 Hudson River を渡ってすぐ H. Hudson Pkwy. の９Ａで，マンハッタンの中心街へ出られる。大陸横断のコースの終点だ。これでおよそ，１ケ月以上はかかる大横断ドライブ旅行ができるわけだ。

インターステイト80のコース

このインターステイトのルートは，全線ほとんど完成していて最低4車線，多いところでは16車線といった道路もある。全線同じ番号で進めるということもあって，このハイウエイを走っていると，よく大陸横断中の車によく会う。急いで横断しなければならないので，途中，4泊ぐらいしかしないで1日600マイルぐらいを走って，ただひたすらハンドルを握っている，という人に出会ったりすることもある。

サンフランシスコ空港から，US101のNorthを進み，インターステイト80の始まるベイブリッジ Bay Bridgeへ。カリフォルニア大学のBerkeley校の街のわきを通り，カリフォルニア州の州都サクラメント Sacramentoをぬけ，サンフランシスコの人々が週末によく行き，アメリカじゅうから旅行者が沢山やってくるレイク・タホ Lake Tahoe一帯のレジャーランドへと入って行く。ここには，カジノやショーでラスベガスと並んで有名なリノ Renoやサウス・レイク・タホ South Lake Tahoeや，スコーバレイを初めとする Lake Tahoe周辺のスキー場，Ponderosa牧場，アメリカ一大きなゴーストタウンとして有名なバージニア・シティ Virginia City，ネバダ州の州都カーソン・シティ Carson City, Renoにあるハラー自動車コレクション Harrah's Auto Collectionなどは必見だ。

インターステイト80はネバダ州に入り，半分砂漠に近いところを真すぐ一直線に走っている。時々，フリーウエイが終り旧道の市街地になる箇所がある。スピード感覚がなくなっているところで，スピード制限が急に低くなるので，スピード違反に注意。正面の地平線あたりに，真白なものが見えだしたら，もうすぐユタ Utah州だ。真白なものは，グレート・ソルト・レイク Great Salt Lakeのボネビル・ソルト・フラッツ Bonneville Salt Flatsのあたりだ。ここは，地上最高のスピード・テストコースに使われたりするところで，乾燥していれば車のまま塩の上に入れるところもある。

ソルト・レイク・シティ Salt Lake Cityにも面白い見どころが多い。 Great Salt Lakeの湖畔に出てみると，ものすごい遠浅なのに

驚ろく。ここでは塩の濃さのため，どんなかっこうをしても人間がコルクみたいに，浮いてしまうのだ，１度体験してみると面白い。また，世界最大の大露天堀りの銅山も，人間の力の大きさを感じさせてくれる。

ワイオミング Wyoming 州に入ったら，是非寄ってみたいところがある。フレーミング・ゴージ Flaming Gorge，貯水地といってしまえばそれまでだが，黄色い砂漠地帯の岩肌に真青な水をたたえた風景は，忘れられないものだった。

ロッキー山脈越えは，ＵＳ40に入って進んだ方が面白い。ロッキー山岳国立公園 Rocky Mountain Nat'l Park をぬけるコースは，さすがにロッキー山脈の雄大さを味わせてくれる。ここで注意しなければならないのは，キャブレターを調節しないで，こんな高地にそのまま登ってくるとエンジンの調子がくるうことがあることだ。駐車してまた走り出そうという時に，エンジンがかかりにくくなっていることがある。あわてず冷静に，アクセルをいっぱいにふみそのままの位置でセルモーターをまわしてみると，かかることがある。もし危なそうな時は，バッテリーをあげてしまう前に，だれかの助けを求める方が賢明だ。もし心配なら，Salt Lake City あたりでキャブレターを調整しておいてもらうとよい。

エステス・パーク Estes Park におりて，デンバー Denver を通り，インターステイト76からインターステイト80へ戻る。



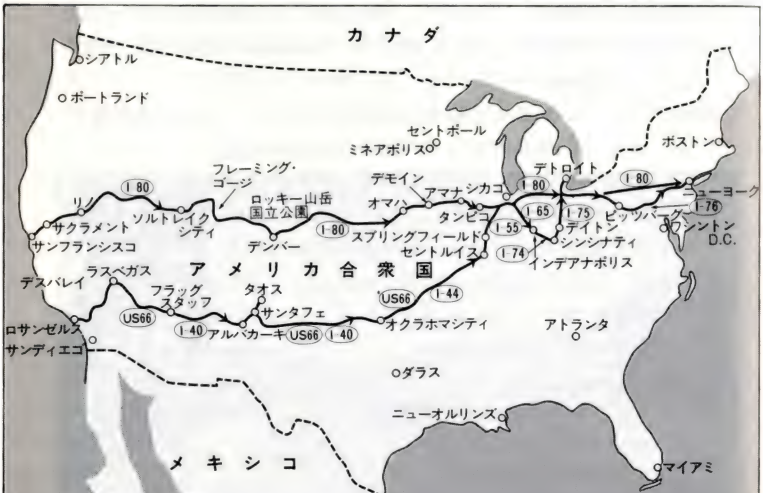
インターステイト80

ネブラスカ Nebraska 州やアイオワ Iowa 州は，一面麦やコーンの畑の中のハイウエイを一日中走る，という単調なコースなので，居眠り運転にはじゅうぶん注意。

州都デモイン Des Moines では州会議事堂や生活歴史農場 Living History Farm に寄ったり，アマナ Amana では有名なウール工場 Woolen Mill で工場内を見学した帰りに，直売店 factory outlet で市価の半額ぐらいで製品を買うのも楽しい。注意を要するのは，ここで作っているもの以外の品物も多く置いてあることだ。工場内で見た，ここで作っているものの second（B級品）が一番トクだ。

インターステイト80は，シカゴの南側を通りぬけ，途中で有料道路になって進む。インディアナ州，オハイオ州の北側をぬけ，ペンシルバニア州では有料道路でなくなり，ほぼ中央のゆるやかな山岳地帯を通りぬけて，まっしぐらにニューヨークへ向かって行く感じのコースになる。

もし時間に余裕があれば，シカゴあたりからルート66の方で説明したコースを利用した方が，変化があって面白い。



西　部

広大なアメリカ西部を回るコースはいくつも考えられるが，私が実際に走ってみて，また写真家としてカメラを通して見て，日本とは全く違った非常にダイナミックなコースの多いユタ Utah 州を中心にしたコースを紹介しよう。場所によっては四輪駆動４WDの車をレンタルしたり，いかだ river raft で川下りをしたりの，アウトドアの素晴らしさを満喫できる男性的なコースだ。これらのコースはまたキャンピングカーで行っても非常に素晴らしいコースになる。

サンフランシスコからの周遊コース

サンフランシスコから出発してまた戻ってくるコースも，20日間ぐらいで，ひと回りできる。最初は，大陸横断のコースでも説明したインターステイト80のコースで，Salt Lake City まで行き，そこからユタ州を南下する。

Salt Lake City をインターステイト15で南下し，Orem の出口を出るとヒーバー・クリーパー Heber Creeper 鉄道が残っている。1899年にユタ・イースタン鉄道 Utah Eastern Railroad として始まったＳＬで，夏の間は連日，観光客を乗せてヒーバー・シティ Heber City まで走っている。インターステイト15からＵＳ６，インターステイト70の east, US 163でキャニオンランド Canyonlands やアーチェス Arches の国立公園の方へ向かい，まずモアブ Moab あたりの Ramada Inn に泊まる。

翌日，アーチェス国立公園や，キャニオンランド国立公園をまる１日かけて訪れる。もし４WDなどで，Canyonlands などへ入りたい時は，Moab でもレンタルできる。

４WDでも途中で走れなくなる道も多いので，レンタルした時や，レンジャー事務所 ranger station で道路の状況をよく確かめてから出かけること。道に多少でも不安がある時は，キャニオンランド・ツアーズ Canyonlands tours などガイドつきの４WDの tour もよ

い。また，ゴムボートで急流を下る rafting はこのあたりから出発できる。ガッチリ救命衣 safty jacket や，ヘルメット helmet で身をかためて，乗ってみるのも素晴らしい体験になるだろう。普通の乗用車でも，Arches の国立公園内の大部分は走れるようになっていて，お昼のピクニックや，往復 3 時間のハイキングなどの素晴らしいコースもあるから，飲みものなども用意して出かける。 Arches Nat'l Park の数あるアーチの中で，往復 3 時間かかるデリケート・アーチ Delicate Arch へは是非行ってみたい。ただし 1 人歩きは危険だし，水も十分に用意して，道からはずれたりしないように。小石なども落石のもとになるので要注意。道から滑り落ちないように歩きやすい靴がよい。毒ヘビやサソリが出ることがあるので要注意。また高温になるため，車の中の温度にも注意が必要だ。子供やペットなど，そのまま残して行ったら危険である。窓を開けて換気を十分に，ただし，車内には荷物を置かないこと。前もってトランクへ。ハイキングが大変なら，展望台から Delicate Arch を眺めるという手もある。また，このあたりは，レストランもあまりないので，夜遅くホテルへ戻ったらレストランが閉まっていた，ということもあるので前もって調べておくとよい。

Canyonlands Nat'l Park の方は，舗装道路で行かれるのは，デッド・ホース・ポイント Dead Horse Point の展望台だけだ。ここに Coke の自動販売機が 1 台だけあったのを，今でもうれしく感じているほどだ。

U S 163を南下して，ナバホ・インディアンの居留地になっているナバホ・ランド Navajo Land へ入って行く。 Navajo はアメリカ・インディアンの中でも最大の部族で，かなりのところまで自治が行なわれているようだ。ナバホ部族立公園とでも訳したらよいのか Monument Valley Navajo Tribal Park は，われわれ写真家には非常に絵になるところだ。また，数々の西部劇の舞台ともなっているので，西部劇ファンにはおなじみの型をした岩山にお目にかかれるところでもある。

このあたりは昼食にレストランといっても全く無いので是非，ice chest に氷を入っぱい入れ，ピクニックの用意をして出かけること。



ナバホ部族立公園

インディアンは,宗教的な理由から写真に撮られることを嫌うので,やたらカメラを向けるのは禁物だが,多少のチップで撮らせてもらうという方法もある。このあたりも毒ヘビやサソリに注意。道路以外のところへは出ないこと。

この地方では,朝起きた時必らず靴をさかさにして振って,靴の中にサソリが入っていないか確かめてからはくようにした方がよいという。私もいつも,朝ベッドから起きて靴をはく時には,そうする習慣がついてしまった。サソリには,どうも多少湿った温かい靴の中が寝心地がよいらしい。万が一の場合は,すぐ,助けを求めて,必要な処置をとる。

モニュメント・バレイの出口の反対側にあるグールディング・ロッジ Goulding's Monument Valley Lodge かカエンタ Kayenta の Holiday Inn あたりで1泊して,U S 160を West へ進みU S 89の North で,グレンキャニオン国立リクレーション地区 Glen Canyon Nat'l Recreation Area に指定されているレイク・パウエル Lake Powell のペイジ Page の Holiday Inn あたりかワーフィープ・ロッジ Wahweap Lodge へ泊まるのがよい。ここから,U S 89, Route 12, 63と進めば,また全然違う地形の岩山ブライス・キャニオン国立公園 Bryce Canyon Nat'l Park へも行ける。谷底へハイキングする時は,決められたコースから絶対にはずれないこと。また小石など落石のもとになるものにも十分注意。かなり気圧が低いので,歩くのにも無理は禁物。U S 89を戻り, Route 15でザイオン国立公園 Zion Nat'l Park

へ入って行く。この中には Zion Lodge もあり，ここで1泊すれば，かなり楽だ。

インターステイト15の South でラスベガス Las Vegas へ向かうわけだが，途中のセント・ジョージ St. George には，ユタ州の開拓のリーダーともいえるブリガム・ヤングの家もある。この先，Las Vegas へ向かって，急な長い下り坂や，深い谷から突然広い平原に出る，といった地形のハイウェイもあるので，横風などで車線をはみだしたりしないように。このようなところは，前もってスピードダウンしておく。

こんなぐあいで Las Vegas へ着き，ここからサンフランシスコへ向かうコースは，U S 95の North を利用してみた。トノパー Tonopah に1泊してU S 6の West でモンゴメリー峠 Montgomery Pass でカリフォルニア州へ入る。そして，西海岸のコースにも出てきた Yosemite Nat'l Park へ，シエラネバダ山脈の反対側から入って行く。タイオガ峠 Tioga Pass から Route 120までのコースは，左側にいくつも美しい湖がある。こんなところでピクニックをしたいと，以前，おなかをすかしてここまでたどり着き，湖畔のピクニック・エリアでバーベキューを楽しんだことを思い出す。ここから先は，西海岸のコースの逆を進めばサンフランシスコにたどり着ける。

ユタ，アリゾナのコース

サンフランシスコからの周遊コースの一部を利用して，西海岸から飛行機で Salt Lake City に着き，Arizona 州のフラッグスタッフ Flagstaff かフェニックス Phoenix まで，というコースも似たようなダイナミックなコースになる。

モニュメント・バレイ Monument Valley までは，同じように進んでU S 89を北上せず，ちょっと南下して Route 64に入ると，グランドキャニオン国立公園 Grand Canyon Nat'l Park にいたる。デザート・ビュー Desert View から順番に見晴らし台を見ながら，ヤバパイ・ロッジ Yavapai Lodge かエル・トバー El Tovar かブライト・エンジェル・ロッジ Bright Angel Lodge あたりへ泊まるのがべんり。谷底へラバ mule に乗って降りるには，半年から1年以上も前



西部劇でおなじみモニュメント・バレイ

に Bright Angel Lodge へ申し込まないと順番がまわってこない。国立公園内はシーズンによって非常に多勢の人が出ているので，スピード制限を守って人が道にいる時は必らず徐行する。

Grand Canyon から Flagstaff へ下って， Flagstaff の空港へ車を返すか，さらにインターステイト17で Phoenix などへ行って返すのもよい。



中西部

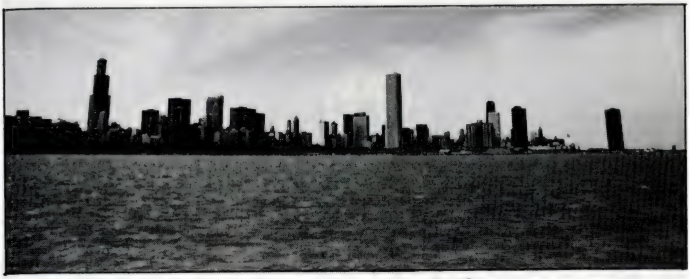
ミッドウエストとかミドルウエストといわれるアメリカ中西部は，その位置から交通の要衝として古くから栄え，またアメリカの穀倉地帯としても重要な地域である。その中心地のシカゴやミネアポリスは，商業や文化の面でもアメリカの本当の中心になりたいという意気込みが感じられるようだ。

こんな，シカゴ市内のコースと，シカゴを出発してイリノイ州，ウイスコンシン州，ミネソタ州，アイオワ州と回ってシカゴへ戻るコースを走ってみた。

シカゴ市内のコース

シカゴの表玄関オヘア空港 O'Hare Airport から出発して，Route 594からインターステイト94で，シカゴのダウンタウンへ向かう。Exit 44Aのアービング・パーク・ロード Irving Park Rd. を出てレイク・ショアー・ドライブ Lake Shore Drive. へ入り，高層ビルの立ち並ぶ中心街へ。

シカゴのラッシュ・アワーは，全米中でも有数の混み方なので，ラッシュ・アワーをはずすか週末に回るとよい。Lake Shore Dr. ぞいにシカゴ美術館 Art Institute of Chicago，フィールド博物館 Field Museum，科学産業博物館 Museum of Science & Industry，アドラー天文台 Adler Planetarium, マコーミック・プレイスMc Cormick Place などがあり，シカゴ文化の中心的な存在になっている。それぞれ，近くの駐車場に車を置くわけだが，駐車禁止の場所にちょっとでも置くと，たちまちレッカー車で持って行かれてしまうので要注意。Museum of Science & Industry 付近まで下ると，周囲は治安があまり良くないので，あまりうろうろしない方がよい。Lake Shore Dr. を戻って, Art Institute of Chicago わきのジャクソン・ブルバード Jackson Blvd. を左折。シカゴのメインストリートであるミシガン・アベニュー Michigan Ave. からマジソン・アベニュー Madison Ave. と進み，



ミシガン湖とシカゴのスカイライン

世界一の高層ビルでシカゴっ子の誇りでもあるシアーズ・タワー Sears Tower に上り，103階の展望台 Observation Floor から市街地や，ミシガン湖，シカゴの高速道路網などを眺めよう。ジャクソン Jackson から，ウエル・ストリート Well St. へ左折して，有名な高架鉄道ループ Loop の下を進む。シカゴ川 Chicago River を渡り，オールドタウン Old Town へ，亀八寿司の手前の Route 64 の交差点を左折してインターステイト94へ入り，O'Hare Airport の近くのホテルに戻る。

中西部1周コース

O'Hare Airport 付近からノースウェスト・トールウェイ Northwest Tollway というインターステイト90の West で出発。イリノイ鉄道博物館 Illinois Railroad Museum の近くを通って，ウイスコンシン Wisconsin 州に入りしばらくすると，州都マジソン Madison を通る。Wisconsin の人々は，ウィスコンシン・デルズ Wisconsin Dells の奇岩見物のボートが面白いという。観光船 Dells Boat Trip は1時間45分ぐらい，このあたりに1泊してもよい。

インターステイト90と別れ，インターステイト94でミネソタ州のセントポール St. Paul とミネアポリス Minneapolis の両市をあわせた Twin Cities のサインを追って進む。

インターステイト94からインターステイト35Wに乗りかえ，ミネアポリス・セントポール空港 Minneapolis-St. Paul Int'l Airport 付近のホテルへ。

Twin Cities 1周はインターステイト494から Route 5 へ，St. Paul



ミネソタ州会議事堂(セントポール)

の州会議事堂の正面のワバシャ・ストリート Wabasha St. を北上する。芸術科学センター Art & Science Center や新しい科学センター New Science Center などもある。議事堂には無料のガイド付きツアーもある。コモ湖 Lake Como のあるコモ公園 Como Park は市民の憩いの場だ。

毎年8月末から9月に開かれるミネソタ・ステイト・フェア Minnesota State Fair の会場をぬけ，ミネソタ大学 University of Minnesota のキャンパスを通り，ミシシッピー川 Mississippi River を渡ると，Minneapolis 市だ。IDS センターはこの街のシンボル的な建物だ。グレンウッド・アベニュー Glenwood Ave. にはマンシング・ウェア Munshing Wear の factory outlet(工場直売店)もある。リンデイル・アベニュー Lyndale Ave. にはウォーカー美術センター Walker Art Center やシェイクスピア劇場として有名なギャスリー劇場 Guthrie Theatre もある。US12 を West へと進むと，この地方の穀物を利用した製品を作るゼネラル・ミルズ General Mills のベティ・クロッカー・キッチン Betty Crocker Kitchen があり，約1時間の見学ツアー(予約制)で工場内を案内してくれる。

Twin Cities からインターステイト35Wで南下する際に，是非寄ってみたい場所が3ヵ所ある。まずこの地方特産のウールのファリボの工場 Faribo Woolen Factory。見学ツアーと factory outlet もあ

る。次に，全米のお金持ちで自分の健康に気を使う人は必ずここへくるという有名なメイヨ・クリニック Mayo Clinic だ。このクリニックは普通の小さなクリニックとは違って，手術や入院治療はしないが，患者の健康状態の管理を徹底してやるという評判で，アメリカ中からこの小さな町へ飛行機で乗りつけてくる人も多い。ここにも1時間ほどのツアーがある。町のカーラー・ホテル Kahler Hotel なども，このクリニックにくる人が利用する高級ホテルだ。ここに1泊するのもよい。

"A Place to Grow" のサインでアイオワ Iowa 州に入り，インターステイト35の South から Exit 11B で出るとアイオワ州立大学 Iowa State University の町エイムス Ames だ。広々としたアイオワ州のニックネイムの"大平原" Great Plains にふさわしい場所に，大きな校舎や競技場などが見える。インターステイト35の South で州都デモイン Des Moines へ。甲府市と姉妹都市であるこの町は，農業の中心地であり，かつ大学の街というアメリカ中西部の典型的な都市といった感じだ。生活歴史農場 Living History Farm ではこの地方の農家の様子がよくわかる。州会議事堂に甲府市から贈られた大きな鐘がある。



ここからは，大陸横断コースであるインターステイト80を通ってシカゴへ。途中，アマナ Amana へ是非寄ってみたい。これで10日間ほどのコースである。

北東部

さすがにアメリカ北東部地方は，独立以来の伝統があるためか，ドライブして回りたい所がいくらでもある。とても全部は紹介しきれないので，私が実際に走ってみた中から4コースほどを紹介しよう。

西部とは違って，古くから栄えた地域なので，街の造りも古いところが多く，そこに新しいハイウエイや有料道路などができているので，慣れないと走りにくい町も多い。また一般に人々も保守的な考え方なのか，他所からきたお上りさんには，この街の交通は，すぐわからないのが当然，といった態度が感じられる時もある。大都市から出てしまえば，道路サインもほとんど問題はないが，街の中や，都市の周辺の網の目のようになったハイウエイ網では，前もって地図をよく確かめ，近道よりも最もわかりやすそうなコースを選ぶこと。出発前に，コース順の道路の番号や名前，通過する主な町の名前などを大きな字でメモをしておくとよい。

アメリカでとくに街の中がわかりにくい都市を挙げてみると，1がボストン，2がワシントンD.C. 3がピッツバーグ，といった順になるのが私の感じだ。ニューヨークはだいたいが，碁盤の目のようになっているので，非常にわかりやすいが，マンハッタンを出た周辺の地域，とくにロングアイランドの方にわかりにくいところが多い。マンハッタンでも南の方のダウンタウンはわかりにくいところがある。それでも，正確な道路地図を手に入れておけば，地元の人にへたに聞くよりは，多少遠まわりしても確実に着くことができるようだ。

その街にずっと住んでいる人は，他所からきた人に道順を教えるのが上手でない，と考えておいた方がよいだろう。私はどうしてもわからなくなったら，道を教えることに慣れている人，例えば，ガソリン・スタンドの係員とか，郵便配達，警官といった人たちに尋ねることにしている。たいていのガソリン・スタンドには，キャッ

シャーのわきに，地元の大きな地図を掲げているので，その地図をもとに略図を自分で書いて行くのが一番確実だ。

ニューヨーク市内コース

毎年，ニューヨークを訪れる日本人の数は膨大なものになるが，ほとんどの人はほんの一部だけを見て，ニューヨークの全部を見た気になっているようだ。実際にニューヨーク全体の感じをつかもうと思ったら，車で少くなくとも，ひと回りはしてみたい。しかし，混雑の中を1日中走っていたのでは，何のために車に乗っているのかわからない。是非，週末にこのコースに従って走ってみることをおすすめする。

ニューヨークのケネディ空港 Kennedy International Airport からはヴァン・ウィック・エキスプレスウェイ Van Wyck Expwy., グランド・セントラル・パークウェイ Grand Central Pkwy., インターステイト495のロングアイランド・エキスプレスウェイ Long Island Expwy. (L.I. Expwy.) の west でミッドタウン・トンネル Midtown Tunnel (Midtown Tun.) の方へ。トンネルをぬけるとそこはもうニューヨークのマンハッタン島だ。

「世界一長い駐車場」world longest parking space という異名のあ



ニューヨークへの入口はいつも混雑している

る Long Island Expwy. だが，混んでいなければ30分足らずで空港から着いてしまう。

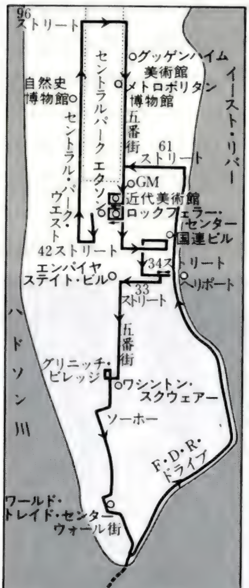
週末を利用してマンハッタン１周コースを車で回るには，まず，ホテルのベル・デスクに頼んで車を駐車場から出してきてもらうことから始まる。泊まったホテルの場所によって出発地点は多少違ってくるが，セントラルパークの南あたりからブロードウェイ Broadway を南下し，ブロードウエイの劇場街を通って，7th Ave. へ入り，42nd St. を西へ進み，最初の信号で 8th Ave. へ入って北上する。

ニューヨーク・コロシアム New York Coliseum のあるコロンバス・サークル Columbus Circle をぬけて，セントラル・パーク・ウエスト Central Park West を北上する。アメリカ自然史博物館 American Museum of Natural History と，ヘイデン・プラネタリウム Hayden Planetarium などから W. 96th St. の信号を右折するとすぐＹ字路があり，右へ行くと，セントラル・パーク Cental Park の中を南向きに回る１周コースだ。ただし，週末はこの１周コースに車は入れない。このＹ字路を左へ イースト・サイド East Side の方へ向かう。5th Ave.（五番街）に出たら右折して 5th Ave. を南下する。クーパー・ヒューイット博物館 Cooper Hewitt Museum，グッゲンハイム美術館 Guggenheim Museum，メトロポリタン美術館 Metropolitan Museum と続く。右側はずっと Central Park だ。

ゼネラル・モーターズ・プラザ GM Plaza とホテル・プラザ Hotel Plaza の間をぬけ，ティファニー Tiffany の前を通り 53rd St. で右折，右回りでこのブロックを１周してまた 5th Ave. に戻ってくると，ニューヨーク市立図書館 N.Y. Public Library，近代美術館 Modern Art Museum, CBS, ABC などがある。次にもう１度 49th St. で右折してひと回りしてくると，ロックフェラー・センター Rockfeller Center １周という感じである。

RCA の展望台 Observation Roof にあがったり，冬はスケート場，夏はプロムナード・カフェ Promnade Cafe のまわりを散歩するのも楽しい。エクソン Exxon ビルの１階にある Exxon の Touring Service では，AAA の地図よりも使いやすいニューヨーク市街地図や，アメリカ中の地図や観光案内を無料で提供してくれる。

また 5th Ave. へ戻って南下，Public Library の正面の 41stSt. を左折，突き当りで左折して，国連ビルを眺めるのによいチューダー・シティ・プレイス Tudor City Place へ。また突き当りで左折して 43rd. St. へ。Avis の事務所やSam Goody といったオーディオ専門店の前を通り，突き当りのレキシントン・アベニュー Lexington Ave. を南下する。34th St. で左折してイースト・リバー East River にあるアイランド・ヘリコプター Island Helicopter へ。もし天気がよければ，空からのマンハッタン 1 周を試してみるのもよいだろう。意外に安く 30ドルぐらいでも十分に楽しめる。34th St. から 2nd. Ave. へ左折，すぐに 33rd St. を右折して，長年，世界 1 の高層ビルとして有名だったエンパイア・ステイト・ビル Empire State Bldg. へ。102 階の展望台へ上がれる。



5th Ave. を南下してワシントン・スクエア Washington Square へ突き当ると，このあたりが，グリニッチビレッジだ。車を駐車場へ入れて散歩でもしよう。右へ進みアベニュー・オブ・アメリカス Ave. of Americas で右折し，すぐ 8th St. で右折，またすぐマクドゥガル・ストリート Macdugal St. へ右折。ハウストン・ストリート Houston St. から先は，ソホー So Ho (South Houston) の芸術家村だ。

ここを右折し，ヴァリック・ストリート Varick St. を左折，ニューヨーク 1 の高層ビル世界貿易センター World Trade Center ビルへ突き当る。107階のレストランでニューヨークのダウンタウンやハドソン川を眺めながらのディナーは最高だ。

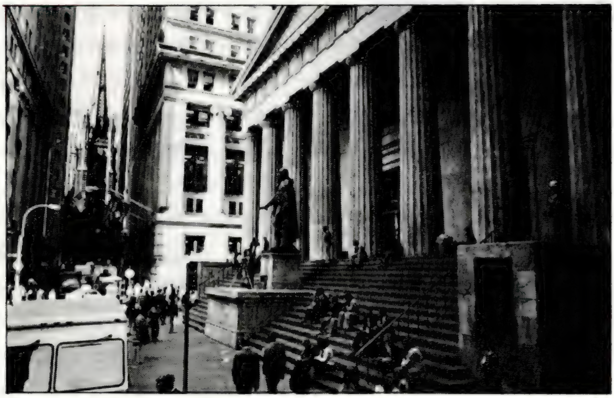
Hudson 川ぞいの West St. にいったん出て，リバティ・ストリート Liberty St. に入り，Broadway へ右折，トリニティ教会 Trinity Church の真前には有名なウォール街 Wall St. がある。Wall St. からニューヨーク証券取引所 N.Y. Stock Exchange のあるブロード・ストリート Broad St. へ。突き当りのサウス・ストリート South St. を右へ行き，自由の女神 Statue of Liberty へ行く船に乗れる。

フェリー・ターミナル Ferry Terminal の前を通りフランクリン・ルーズヴェルト・ドライブ F. D. R. Drive の North へ向かい，East River ぞいに北上して，61St. あたりの Exit で出て，5th Ave. へ突き当りホテルへ帰る。

これで，週末にノンストップで走ってみたら2時間30分かかったが，当然，途中で寄りたい所はいくらでもあるから，レンタカーを返してホテルから，地下鉄，バス，タクシーを使ってもう1度ゆっくり，別の日に，行きたいところだけ行くのもよい方法だ。

ニューヨーク州1周

狭いマンハッタンの中だけではなく，広大なニューヨーク州1周のコースも走ってみたい。マンハッタンからぬけ出て，インターステイト87で，有料道路にもなっている New York State Throughway



ウォール街

(N. Y. Thruway.) を北上する。Exit 19 のキングストン Kingston の出口で出れば，第1次大戦当時の2～3枚翼の飛行機を日曜日に飛ばせて見せてくれるオールド・ラインベック・アエロドローム Old Rhinebeck Aerodrome があり，またキャツキル公園 Catskill Park という Catskill 山脈の広大な公園へも行ける。冬はスキーでも有名なところだ。インターステイト87は，州都オルバニー Albany で N. Y. Thruway と別れ，Exit 23 のワレンスバーグ Warrensburg へ。Route 28 を進むとブルーマウンティン・レイク Blue Mountain Lake へと出る。このあたりに，1～2泊して，アウトドアーの博物館としても有名なアディロンダック博物館 Adirondack Museum を訪れたり，ハイキングや，湖へこぎ出たり， outdoor の楽園で過ごしたい。

Route 30 を南下し，Route 8, 10, とさらに南下し，US 20 west, Route 80 の south と進むと，アメリカ野球の殿堂 National Baseball Hall of Fame の町クーパースタウン Cooperstown へいたる。

Cooperstown から，インターステイト90になっている N. Y. Throughway に入り west へ。Exit 45 のロチェスター Rochester で出れば，コダックの本社のある写真の街だ。Kodak (Eastman Kodak) のフィルムやカメラ工場，Kodak の創立者ジョージ・イーストマンを記念した写真の博物館 George Eastman House などがある。Kodak Park という Kodak の工場見学ツアーには，カメラ，マッチ，ストロボ，懐中電灯を持ち込めないというのは面白い。ここには，factory outlet (直売店) はない。カメラ工場の方もツアーがある。

Rochester からさらに N. Y. Thruway のインターステイト90の West でナイヤガラ瀑布 Niagara Falls へ向かう。Exit 50 で出て，インターステイト290 west，190 north と進みナイアガラ・スルーウェイ Niagara Thruway へと進む。Exit 21 のロバート・モーゼス・パークウェイ Robert Moses Pkwy. に入り，クエイ・ストリート Quay St. の出口を出ると，詳しい地図などをくれる案内所 visitor information があった。アメリカ滝の見物が終ったら，カナダ側へも簡単に入れる。ただし，パスポートをホテルに置き忘れたりすると，その人だけアメリカ側にとり残されることになる。有料道路の料金所のような感じのゲイトでパスポートを見せると，カナダの入国手続き



ナイアガラのアメリカ滝

immigrationの方へ行くように指示される。パスポートにスタンプを押してもらう時に，滞在予定など聞かれる。ここにはカナダ側の道路地図(50セント)が置いてあるのでべんりだ。カナダに入ったとたんに，道路サインが全然違ってくるのでまごつくから，最初のうちは慎重に。

帰りは，N. Y. Thruway(インターステイト90)のEastを進み，Exit 46で出て，US. 15またはRoute 15のSouthを進む。途中からインターステイト390のSouth(工事中)にのれる。ガラス製品で日本でも有名なコーニングCorningの街へ。新らしくオープンしたCorningのガラス博物館Glass Museumも是非訪れたい。スチューベン・グラスという高級なガラスを作っている部門の工場の中なども見学できる。ここのfactory outletは素晴らしい。たいていの人が両手にいっぱいコーニング・ウェアを買い込んで，車に積んで帰っていく。

Corningから Route 352と裏道を通って進むと，グライダーの発祥の地として有名なハリス・ヒル・パークHarris Hill Parkがあり，国立飛翔博物館National Soaring Museumもあり，すぐ眼の前にグライダーの滑走路がある。この先Route 17ぞいに，N. Y. Thruwayまで進めば，マンハッタンへ戻れる。途中には，カリフォルニア・ワインと並び称されるニューヨーク・ワインのワイナリーがあり「試

飲歓迎」の看板が出てくるが，味見をしすぎて，酔ッパライ運転ということのないように。10泊ぐらいの日程がとれればよいコースになる。

ニューイングランドのコース

いちおうニューヨークから出発してニューヨークへ戻るコースになっているが，ボストンで車を返して，飛行機で戻るという手もある。

マンハッタンから出発する場合，ハドソン川 Hudson River ぞいの 9A の North からインターステイト95の North の New England のサインの方へ進む。最初の名所は Exit 47 で出るエール大学 Yale University だ。大学の旧キャンパス Old Campus の中央玄関の右奥に案内所 visitor welcome information があり，学校内の 1 時間半のツアーが10時と14時にある。

インターステイト95の North へ戻る道順は複雑なので，ここで地図をもらっておくとよい。次の名所は昔，ハワイや日本までも遠征していた捕鯨船の基地が残っているミスティック・シー・ポート Mystic Sea Port. ここをゆっくり見物するなら Seaman's Inn & Restaurant などをベースにするとよい。

ロードアイランド Rhode Island 州は，べつに島ではない。インターステイト95のすぐわきに州会議事堂もあり，Exit 23 で出て State



ミスティック・シー・ポート

Officesのサインを進めば簡単に寄れる。マサチュセッツ Massachusetts州に入ってインターステイト95と Route 128 の North の合流している方へ進む。このハイウェイは，アメリカの中でも，各種の研究所が多く立並んでいることでも有名で，アメリカで博士号所持者の人口が一番多い地域でもあるそうだ。

ボストン Boston は車でダウンタウンに入っていくと，駐車も困難だし道もわかりにくい。車で入るのは週末にするとして，M. B. T. A. という地下鉄で街に入ることにして，Exit 53 を出たところの Holiday Inn Boston-Newton に泊まり，車を置いておくのがべんりだろう。そのすぐ隣り，歩いて行けるところに，M. B. T. A. の駅があるからだ。

Boston の名所めぐりとして有名な，フリーダム・トレイル Freedom Trail は，アメリカの歴史上の重要な場所をパンフレットと地面上の赤い線(時々レンガになったり，足跡の型になったりするが)をたどって丸1日歩いて回るようになっている。M. B. T. A. に乗り，ボイルストン・シアター Boylston Theater 駅で降りれば，Freedom Trail の案内所 information がある。最低3～4時間はかかるから歩きやすい靴で回ろう。

ケープ・コッド Cape Cod へは，インターステイト95の South, インターステイト93の North, Route 3 の South と進んでプリマス Plymouth で出ると，1957年にイギリスから航海してきたメイフラワー号のレプリカが置いてある。

プリマス・ロック Plymouth Rock は有名だが，小さな岩が建物の下に保存されている。Route 3A を南下してプリマス農園 Plimoth Plantation に寄ってみるのもよい。1627年頃に移住してきた当時の人になりきって，質問に答えてくれるのが面白い。

Route 3 の South へ行きたいが，いったん North へ行き，次の Exit で出て戻ってくる。サガモア・ブリッジ Sagamore Bridge を渡ってRoute 6Aへ。途中 Boston 郊外の昔からの高級な避暑地といったところを通る。寄ってみたい店や名所が多く，日帰りでは，なかなか Cape Cod の先のプロビンス・タウン Provincetown には着かない。1696年にできた Old Yarmouth Inn などは，昼食やディナーに

最高のムードだ。途中から US6 を進む。帰りは US6, Route 3 を走る。

Boston からの帰りは, マサチュセッツ・ターンパイク Massachusetts Turnpike(Mass.Pike)を利用してみた。Exit 9 でインターステイト86の New York City の方へ向かう。すぐの Exit 4W から US 20 の West 出口の所に, アメリカの農村版明治村といったオールド・スターブリッジ・ビレッジ Old Sturbridge Village がある。150年前のアメリカの日常生活がよく残された野外博物館だ。

インターステイト86の South, 84 の West, 684 の South, 287 の West, 87 の South, さらに N. Y. Thruway, インターステイト95の South にちょっと入り, すぐ 9A の H. Hudson Pkwy. に入れば, マンハッタンの中心街のホテルへ戻れる。これで, 最低5～6日のコースだ。



ニューヨークからワシントン D. C. のコース

東北部の大動脈ともいわれているインターステイト95などのメイン・ハイウェイからはずれ，裏道コースを7日間走ってみよう。ジョージ・ワシントン橋 George Washington Bridge を渡り，インターステイト95の South のニュージャージー・ターンパイク New Jersey Turnpike へ。Exit 8 のハイツ・タウン Hights Town の出口を出ると，アイビーリーグの名門校として知られるプリンストン大学 Princeton University へ行ける。Exit 6 でペンシルバニア・ターンパイク Pennsylvania Turnpike へ入って Pennsylvania 州へ。Exit 24 で出てアメリカ独立戦争の大激戦地だったヴァレー・フォージ Valley Forge へ。アメリカの歴史を感じる上で行ってみるのもよい。このあたりに1泊したい。

翌日，インターステイトの76になっているシャイキル・エキスプレスウェイ Schuykill Expwy. で，フィラデルフィア Philadelphia へ向かう。インターステイト676の East で Central Phila. の出口のサインのある所で，Philadelphia のダウンタウンへ出る。独立記念館 Independence Hall，カーペンターズ・ホール Carpenter's Hall，合衆国で二番目の銀行 Second Bank of the U. S.，ウォルナット・ストリート Walnut Street，玩具博物館 Toy Museum，ソサエティ・ヒル Society Hill などをひと回りして，また Valley Forge あたりのホテルへ戻る。

US202 の South, US 30 の West と進むと，今でもドイツから移住してきた200年前と同じような生活を続けているペンシルバニア・ダッチが多く住むランカスター Lancaster へ。当時の馬車に乗ったり，私はアメリカ1おいしいレストランのひとつだと思う Pennsylvania Dutch Family Style で Good'n Plenty Family Style Eating をおすすめする。アミッシュ派の人を農道で多く見かける，私のとっておきの場所は，Bird-in-Hand の街の "Model A Ford を売る専門店" の前を入って行くとよい。未だに one room school があったりする。また，Pennsylvania Dutch Farmers Market がオープンしていれば，のぞいてみるとよい。

翌日は，ワシントン Washington D. C. へ向かう。US30 の West を進むと南北戦争の激戦地ゲティスバーグ Gettysburg へ寄ることもできる。観光案内所 Gettysburg Visitor Center に寄り，地図をもらってコースのサイン(Auto Tour)ぞいに 1 周する。1 周約15マイルで 2 〜 3 時間はかかる。US15 の South からインターステイトの270の South，この South の表示が時々おかしくなり East に変わることもあるので要注意。Washington D. C. の環状インターステイト495の South へ。

ヴァージニア Virginia 州境をすぎたらすぐジョージ・ワシントン・メモリアル・パークウェイ George Washington Memorial Parkway (Geo. Wash. Mem. Pkwy.)へ入り，US 1 の South の出口を出ると Crystal City という名で開発されているビジネス街で，新らしいホテル街にもなっている。ワシントン D. C. のナショナル空港 National Airport に近くべんりだ。

Washington D. C. 1 周コースは，US1 で入って行き，商務省 Dept. of Commerce の前を通って始まる。ホワイトハウス White House へまず向かおう。White House には見学ツアーもある。次にペンシルバニア・アベニュー Pennsylvania Ave. を国会議事堂(U. S. Capitol)の方へ向かう。Capitol のロタンダ Rotanda に入るとツアー・デスクがあり，15〜20分のツアーで案内してくれる。インデペンデンス・アベニュー Independence Ave. には航空宇宙博物館 Air & Space



アメリカ合衆国国会議事堂

Museum もある。7th St. の信号を左折して, Washington Channel へ出ると, 船の上に魚をならべた魚屋さんがあったりして面白い。Capital の Yacht Club か Channel Inn, か Flagship Hogates あたりで昼食。Independence Ave. に戻ってハーシュホーン美術館 Hirshorn Museum, スミソニアン博物館 Smithsonian Institution のまわりをぐるっと回ってジェファーソン・ドライブ Jefferson Dr. を Capitol の方へ。フリーア美術館 Freer Gallery, などを見て, 3rd. St. を左折, すぐにマジソン・ドライブ Madison Dr. に入ると, 国立美術館 National Gallery of Art や国立歴史館 National History Building もある。突き当りにワシントン記念塔 Washington Monument がある。エレベーターで上の展望台へもあがれる。リンカーン記念館 Lincoln Memorial からアーリントン記念橋 Arlington Memorial Bridge を渡ると, ケネディ大統領のお墓などのあるアーリントン国立墓地 Arlington National Cemetery へ行ける。Route 110 の South から US1 へ入り, ホテル街へ戻る。

翌日, もう 1 日かけて George Washington の私邸であるマウント・ヴァーノン Mt. Vernon へ行くのもよいアイディアだ。ワシントンでは 2 つある空港の内 Washington National Airport の方が出発にはべんりだ。US1 を South へ向かうとすぐ National Airport のサインが出てくる。これは 7 ～10泊ぐらいのコースが最適だ。



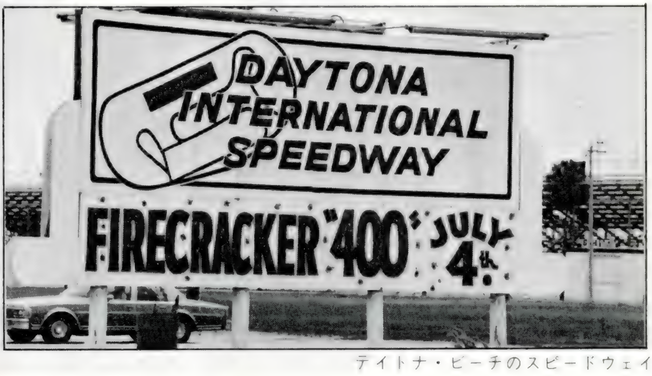
南　部

南部にもドライブ旅行の素晴らしいコースがいろいろある。ジョージア州のサバンナのように昔，綿花の積出し港として栄えた古い港町だが，自動車で1周できるようにサインが出ていて，そのサインぞいに走ったら，街の主なところが1周できた，といったところもある。ここでは，いかにもアメリカ的な，そこぬけに明かるい観光地，リゾートのムードに溢れたフロリダ半島のコースを紹介してみる。

フロリダ半島のコース

最低6～7泊，できればもっと日程をとって，ディズニー・ワールドの玄関口から，マイアミ Miami にいたるコースだ。飛行機は，オーランド国際空港 Orlando International Airport に着くようにしたい。空港近くの airport hotel か，Disney World のホテルも楽しい。

翌日は，朝から，インターステイト4とUS 92でデイトナ・ビーチ Daytona Beach へ向かう。デイトナ・インターナショナル・スピードウェイ Daytona International Speedway はこの道路脇にある。

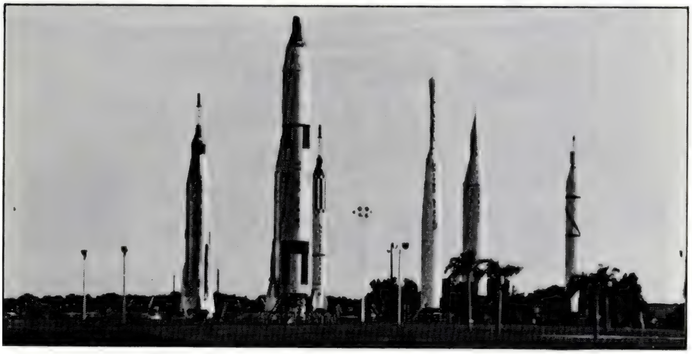


テイトナ・ビーチのスピードウェイ

レースがなくてもがっかりすることはない。レースのない日は，コース内を実際にバスで走って案内してくれるのだ。ここのレースのそもそもの発祥は，大西洋に面したUS 92のブロードウェイ Broadwayで真っすぐ海に入った広い砂浜だったという。こんなわけで，今でもここの砂浜には車ごと入れるようになっているのだ。だが，スピード制限は時速10マイル。しかも少しでもオーバーすると，すぐパトカーがとんでくる。インターステイト95のSouthへ戻り，Route 405の出口で出て，NASA Parkwayへ進みケネディ宇宙センター Kennedy Space Centerへ行くと，アメリカの科学技術の最先端を行く，NASAの見学ツアーがある。NASA Tour Information Centerのサインを追う。インターステイトを使わず，Route 50でOrlandoへ戻れる。

翌日は，丸1日 Disney World 見物。ここではとくに，自分が駐車した場所を忘れずに。必ずメモしておくぐらいの注意が必要だ。

翌日，マイアミへ進む途中で，いろいろなところに寄れる。インターステイト4のWestを進み，US 27のヘインズ・シティ Haines Cityの出口には，サーカス・ワールド Circus Worldがある。ここは有名なリングリング・サーカスの本拠地にもなっている。US 27のSouth, US 92のWest, US 17のSouth, Route 540と進み，水上スキーのショーで有名なサイプレス・ガーデン Cypress Gardenへ。US 27のSouthで進み，レイク・プラシッド Lake PlacidのHoliday Innあたりに泊まる。この近くに自動車の殿堂 Automobil Hall of Fame

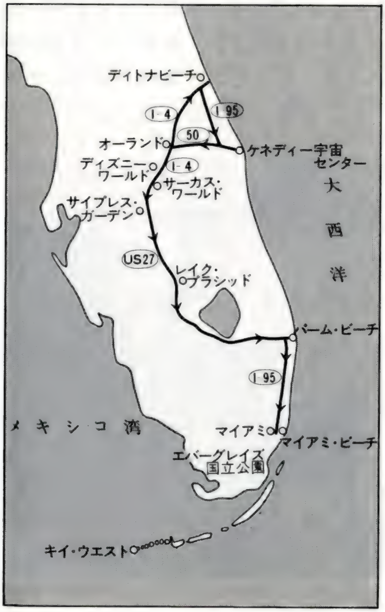


ケネディ宇宙センター

もできる予定だそうだ。

翌日は，フロリダ半島の中でも，超高級リゾートといわれるパームビーチ Palm Beach へ。フロリダ半島の裏街道といった感じの US 27 の South を進む。Route 80, US 441, US 98 と進み，大西洋に出たところが Palm Beach だ。ホテルは A1A を右へいったあたりの海岸に面している。

翌日は，アメリカ有数の高級品のショッピングのできる Palm Beach の Shopping 街を訪ねよう。Royal Palm Way 付近がそうだ。インターステイト95の South に乗って，インターステイト195と Miami Beach のサインの出口で Miami Beach 市へ（Miami 市と Miami Beach 市がある）。US 41 のビスケイン湾 Biscayne Bay を渡るマッカーサー・コーズウェイ MacArthur Causeway の有名なグッドイヤーの飛行船の基地になっているブリンプ・フィールド Blimp Field にはヘリポートもある。このヘリコプターでマイアミビーチ市見物をするのも素晴らしい。意外に安い。US 1 の South からリッケンバッカー・コーズウェイ Rickenbacker Causeway へ行くと，マイアミの有名な水族館 Seaquarium へ行ける。翌日マイアミ空港から出発なら，インターステイト95の North, Route 836 の West でオレンジ・ボウル Orange Bowl のスタジアムをハイウェイから見ながら，空港の近くのホテルへ帰る。



メキシコへ

アメリカ合衆国の南隣りのメキシコへ入る旅も，また，アメリカとは全く違う楽しさを味わわせてくれる。交通の状態もアメリカとは違うので，かなり運転には自信のある人でないと，メキシコを走りまわるにはいささか心配だ。

アメリカから入るコースとしては，カリフォルニア州のサンディエゴから，テキサス州のエルパソから，同じテキサス州のサンアントニオから南下したところ，と３つの国境越えがふつうである。メキシコに入ると，アメリカの保険が通用しないので，国境の手前の保険会社で保険をべつにかけてから入る必要がある。また，車にあまり荷物を積み込んだまま行くと，帰りに税関で荷物全部の検査(主にマリファナなど)があったりするから，国境の手前の泊まるホテルに荷物を置いたままの日帰りのドライブがよい。また，こうすればメキシコ内での駐車中の盗難の心配もなくなる。駐車する時はできるだけ安全そうな駐車場を見つけ，荷物を車窓から見えるところには絶対に置かないこと。トランクにしまうのも，前もって入れておくこと。

ここでは，ロサンゼルスからサンディエゴ経由で，メキシコへ日帰りのコースを紹介しよう。

ロサンゼルス-サンディエゴ-ティファナのコース

カリフォルニア州はそもそもメキシコにあったスペイン政庁が最初に開発したところで，今でも州内に数々の伝道所 mission が残されていることでもわかる。この伝道所の総元締といった感じの San Diego Mission のあるサンディエゴは，カリフォルニア州の歴史の始まった町だ。

インターステイト5や405からナッツベリー・ファーム Knott's Berry Farm のある Route 39 のビーチ・ブルバード Beach Blvd. を南下してハンティントン・ビーチ Huntington Beach, そこから Route 1 ぞ

いに，海岸を南下してニューポート・ビーチ Newport Beach，ラグナ・ビーチ Laguna Beach と進む。このあたりはロサンゼルス郊外の高級リゾートとしても有名だ。ドナ・ポイント Dona Point の街からインターステイト5へ行く途中に，カリフォルニア州に現存する最古の建物 Mission San Juan Capistrano がある。

インターステイト5の South がインターステイト805と別れた後，U. C. San Diego と La Jolla Village Dr. の出口を出て，Scenic Drive のサインを追って走ると，サンディエゴの名所をひとまわりできる。ラ・ホーヤ La Jolla やミッション・ベイ Mission Bay を見晴らした後，最後に旧市街 Old Town San Diego に着く。観光案内所 visitor center によって Old Town San Diego と Historic Park の地図をもらう。バザール・デル・ムンド Bazaar Del Mundo で夕食をとるのもよい。近くのホテル・サークル Hotel Circle という道には，新しいホテルが建ち並んでいてべんりだ。

翌日はサンディエゴ1周のコースを走ってみよう。Hotel Circle からインターステイト8 East にのってすぐ，Route 163 の South，インターステイト5の South から，すぐパーク・ブールバード Park Blvd. に出る。ここのバルボア公園 Balboa Park には世界一の規模を誇るサンディエゴ動物園 San Diego Zoo をはじめ劇場，美術館，博物館



サンディエゴ・ミッション

などがある。1915年にパナマ・カリフォルニア博覧会 Panama-California Int'l Exposition として開かれたExpoの会場跡だ。San Diego Missionには，インターステイト5の South, Route 94, Route 15 の North と進むと，Next Right San Diego Mission のサインが出てくる。インターステイト8の West へ進み，Hotel Circle へ戻る。

翌日，いよいよメキシコ領へ入る。パスポートを忘れずに。不要な荷物はホテルに置いていった方がよい。インターステイト8のWestから，インターステイト5の South へ。

メキシコ領に入る前に保険を特別にかけることを忘れずに。ヴィア・デ・サン・イシドロ Via de San Ysidro の出口を出たところに，メキシコの保険でいちばん定評のある Sanborn's のオフィスがある。1日の保険料は，公園の入場料といった感じで，非常に安い。ここで，ティファナ Tijuana の地図ももらっておくとべんりだ。また，アメリカにいるうちにガソリンも入れておいた方が安心だ(メキシコの方が安いこともあるが)。荷物も駐車中に車内に置いておくものは，全部トランクにあらかじめ移しておく。歩いて国境を越え，タクシーで Avenida Revolucion へ行くという手もある。

国境のゲイトで滞在予定を申告し，パスポートを提示する。Down Town (Centro)のサインをたよりに Avenida Revolucion へ。ここがメイン・ストリートだ。駐車場は表通りのできるだけ大きく，立派



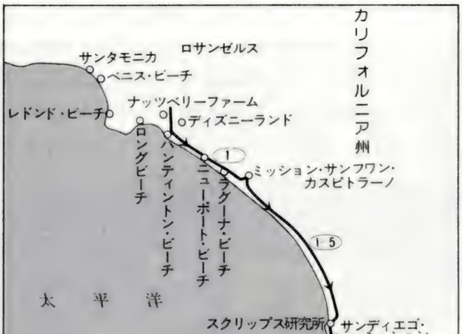
メキシコ保険のオフィス



ティファナの町角で

なのが安心だ。帰りは，前にも述べたように荷物をやたらと持っていると税関で全部開けて調べられることがある。インターステイト5の North, 805 の North, 8 の West で Hotel Circle へ戻れる。

翌日，San Diego Int'l Airport で車を返して，飛行機で San Diego—Los Angeles から日本へ帰る方法と，Los Angeles までインターステイト5の North などで戻る方法があるが，これで3～5泊ぐらいの日程だ。この他にも，メキシコ内を1周したり，メキシコ・シティへ飛行機で入ってまわるコースも考えられるが，べつの機会に紹介することにしたい。



カナダへ

アメリカからカナダへ入る旅は，道路事情などもあまり変わらないので，国境のゲイトさえなければ，アメリカ国内の別の州に入ったみたいな気分である。ただし，パスポートだけは忘れないように。とくに，西側のブリティッシュ・コロンビやアルバータ州は，ほとんどアメリカの州と同じような感じだ。しかし，東側のケベック州などはフランス系の人も多く，道路標識もフランス語だけのところもあったりして，フランス語にあまり強くない私は，初めてアメリカに来た時のように，ケベック州の道路網で迷ったこともあった。East を Est, West を Ouest, North を Nord, South を Sud といったぐあいになんとなく想像はできるが。ただ，カナダはサインやガソリンなどもほとんどメートル法になっているので，その点は楽だった。

カナディアン・ロッキーへのコース

Seattle からインターステイト 5 を北上すると国境を越えてバンクーバー Vancouver に着く。Vancouver から，カナディアン・ハイウェイ 1 号線を東へ向かい，カムループス Kamloops かレベルストーク Revelstoke かゴールデン Golden あたりに 1 泊し，グレーシャー国立公園 Glacier National Park をぬけてカナディアン・ロッキー Canadian Rocky へ向かう。このコースは，キャンピングカーをレンタルしてまわるのにも最高のコースだ。Golden からレイク・ルイーズ Lake Louise，バンフ Banff と進むか，Route 93 を北上してジャスパー Jasper へ進む。ロッジは Jasper か，Lake Louise, Banff あたりの国立公園の中に早めに予約を入れて確保しておくとよい。キャンピングカーの場合は国立公園内のオートキャンプ場は予約を受けず，早く着いた順にキャンプサイトに入れてくれるので，前日に近くまで行っておいて，早朝，目的のキャンプ場に着くという方法もある。

Canadian Rocky から下ってカルガリー Calgary へ。この町は砂から石油を抽出する方法で，最近，石油ブームになっている Alberta 州の中心的な存在だ。

Route 2 を南下してアメリカ合衆国へ。国境を越えてすぐアメリカ側の Glacier National Park へ向かい，ローガン峠 Logan Pass を越える。

カリスペル Kalispell から飛行機に乗るか，ドライブを続けるとしたらフラットヘッド・レイク Flathead Lake の湖畔でのんびりしてから，ミズーラ Missoula へぬけるか，Missoula 経由でインターステイト90の West でアイダホ Idaho 州へ入り，美しい湖畔の街コードレーン Coeurd' Alene，ワシントン Washington 州に入ってスポケーン Spokane，シアトル Seattle を回る１周コースにするのもよい。１周コースの場合，２週間ぐらいの日程だ。

デトロイト-モントリオール-ニューヨークのコース

大陸横断コースの途中のデトロイト Detroit から，ガソリン代の安いカナダ経由で東へ向かうコースも考えられる。オンタリオ Ontario 州の州都トロント Toronto は，東部カナダの経済の中心といった大都市だ。Route 401 を進む。ニューヨークのコースの Niagara Falls

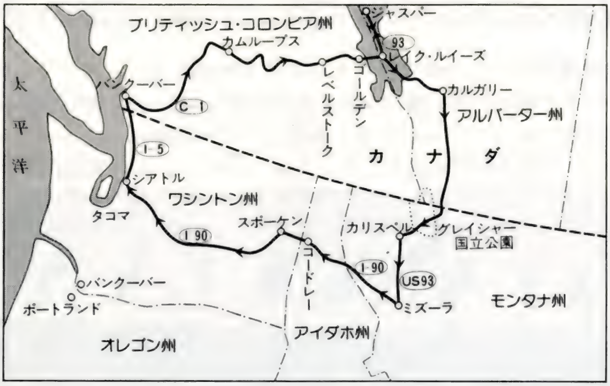


カナダとの国境

からハミルトン Hamilton へぬけ，Tronto へ進み，このRoute 401と合流することもできる。または，Detroit からこのコースでNiagaraへぬけ，ニューヨーク1周のコースへつないでもよい。

モントリオールMontrealの近くにくると，標識も全部フランス語になってしまってとまどうこともあるので，私はカナダでは，その日に走るコースを頭によくたたき込んで出発することにしている。Montreal 滞在中に日帰りで Quebec 州の州都である古い街 Quebecを訪ねることもできる。高速道路の20号線を利用するとべんり。Quebecの旧市街は，道巾が極端に狭くなっているところもあるので注意が必要だ。

Montrealから高速道路の15号線を南下し，アメリカの国境へ。国境を越えたらインターステイト87の South でニューヨークへ向かうことができる。



第9章

ミニガイド・ドライブ英会話



ミニ・ガイド

サンフランシスコの坂

中古車をサンフランシスコで買うな，とよくいわれる。太平洋岸のいくつもの丘の上にできたサンフランシスコの街は，急な坂道が多いことでは世界1の都市だ。こんな坂道を登ったり下りたりしているので，エンジンもいたんでいるし，ブレーキもすりへっているだろう，ということらしい。

こんなに坂の多いサンフランシスコで，最も大切なことは駐車のしかただ。ひどく急な坂では，坂と直角に停めるようにして，ブレーキがゆるんで動き出すのを防ぐのだ。普通の坂では(とはいっても他の街よりもかなり急だが)タイヤを縁石にかませるように駐車してハンドルを切っておく。下り坂では縁石側にハンドルを思いきり切っておき，登り坂の時は逆に縁石とは反対向きにハンドルを回しておけばよいわけだ。縁石がないところでは，動き出した時に車の後ろが道路わきのカベに当るような向きにハンドルを切っておく。もちろん，サイド・ブレーキ，オートマチック・シフトをPに入れるのも忘れないように。



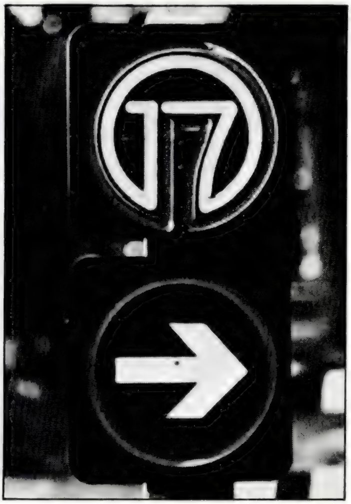
坂ではタイヤを縁石にかませておく

サンフランシスコのケーブルカーは，坂道という条件にピッタリなので，未だに街の主要な交通手段として残っている。このケーブルカーには常に優先権があるので要注意。相手は前世紀から走っているしろものなので，ブレーキの利きは車とは比べものにならぬほど鈍い，ということをいつも念頭においておく。

下って行く時，前方に何も見えなくなるほど急な坂がある。こんなところに，うっかり車を停めると，絶対にぶつけられるからご用心。

シーニック・ドライブ・コース

サンフランシスコ，サンディエゴ，サバンナといった街やゲティスバーグの古戦場などで，初めてきた人でも自分でハンドルを握って1周できるようにと，考えられたコースを実際に走ってみた。「シーニック・ドライブ」とか「オート・ツアー」といったサインぞいに走れば，安全に名所をひとまわりできるので，たいへんべんりだ。この看板がよいコレクションにでもなっているのか，時々，間隔が長くなって，間がぬけているところがある。もし途中でサインを見失ったら，次のサインはそんなに遠いはずがないので，あまり遠くまで走らず，戻って探してみる。街によってはこのコースを地図にマークをつけて配っているので，街の観光案内所で尋ねてみるとよい。このコースと似たような方法で歩いてまわるコースが有名なボストンの Freedom Trail だ。このコースは地面に赤い線が引いてあって，実にわかりやすい。時々，赤



17マイル・ドライブ・コースのサイン

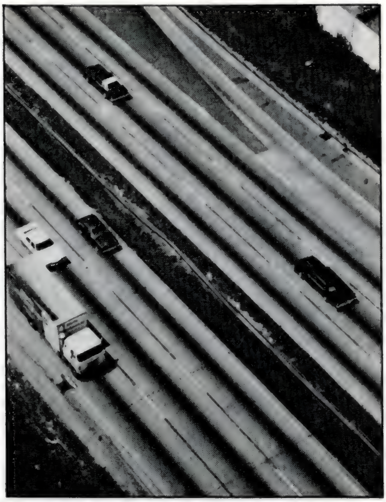
レンガの線になったり，足跡形の赤い印になったりのユーモアもあって，歩く人を疲れさせないように考えてある。

シーニック・ドライブ・コースは街の中だけでなく，ハイウェイの景色の美しいところを指定してあることもある。カリフォルニア州などは花のサインを出しているし，ランド・マクナリーの地図にはハイウェイぞいに黄色のマークがある。

ロサンゼルスのハイウェイ

アメリカの都市の中でも，ロサンゼルスのハイウェイ網は，複雑だ。インターチェンジや出口が次々とあるので，まごまごしていると予定の出口で出られなくなってしまうこともある。前にも述べたが，右側から2番目あたりを走っていると，何車線もあるハイウェイの場合はつごうがよい。もちろん，右側の何車線かが出口専用という場合は，もっと左側の車線に移らなければならない。

ロサンゼルスのハイウェイを縦横に走りまわるのに，日本でのドライブ経験がどれくらい必要かというと，いちがいにはいえないが，日本で毎日のように車を足として行動している人ならば，まず問題ないと思われる。他の街にくらべて，ロサンゼルスの場合，規模が大きいので地図の上ですぐそこと思っても，往復100キロも走って，夕食をして帰ってくるなどということもある。私はそんなことをしょっちゅうやってしまうのだ。日本ではラッシュ・アワーなどで高速道路が混んでいると，一般道路へ出た方がよい場合が多いが，ロ



片側3車線のフリーウェイ

サンゼルスのハイウェイは先にかなり車がつまっているように見えても，意外にどんどん進んでくれるので，フリーウェイでおとなしく待つことだ。

ニューヨーク・マンハッタンの交通

ニューヨークというと，ニューヨーク州やニューヨーク市を呼ぶよりも，一般的にはニューヨーク市内のマンハッタン島を指す場合が多い。南北に細長い小さな島なのだが，以前ウエストサイド・ハイウェイ West Side Highway がちゃんと使えた頃は，1周するのに30分ぐらいで回れた島なのだ。この島の中にニューヨークがぎっしり詰まっているので，ここの交通は大変だ。それでも，ミッドタウン Midtown やアップタウン Uptown は碁盤の目のように，広い道が何本も通っているので，東京の交通よりはかなりよい。もちろん朝夕のラッシュ・アワーや，週末のパレードで五番街などが交通止めになると，どうしようもなくなるが。

Midtown や Uptown の通りは，南北に 1st. から 12th. までの Avenue (Ave.)が走り，道路によっては番号でなく，Park Ave.(4 th Ave.)とか Ave. of Americas(6th Ave.), Madison Ave.(4th と 5th の間) Lexington Ave.(3rd と 4th の間)といったぐあいだ。このうちの Madison Ave. や Lexington Ave.など，同じ巾のブロックの間のエキストラに，もう一本道があることがある。東西に走る Cross Town と呼ばれる道も Greenwich Village あたりから 1st. Street が始まり，北上するに従って数が増える。この道のつくりをいったんのみこむと，マンハッタンの中のドライブは，東京よりかえって楽だ。

ニューヨークのタクシー事情は最近では東京よりひどいのではないかと思われることがある。マンハッタンの中は，一般のアメリカ人などは入ってこれない，という人が多い。地元のタクシーや大型トレイラー式トラックが，車線やスピード制限など関係なしに，それでも彼らなりの一定のルールで走っているので，一般のアメリカ式の交通に慣れた人がこの中に入るととまどうのだそうだ。どちらかというと，日本の都会の交通に似ているのかもしれない。また，歩行者も独特の横断歩道の渡り方をする。要するに，信号は赤でも，



車さえこなければ，渡ってしまうのだ。この街に慣れない人がこれにまき込まれると，あぶない。信号無視をしている歩行者は，ホーンを鳴らしてつっ込んで行けば逃げると思い込んでいるのがニューヨーカーのドライバーなのだ。みんなで渡れば怖くない，と安心している旅行者がいるとする。地元の人は，車がつっ込んできたのでよけてしまって，1人だけとり残されて事故が起きるのだ。慣れないうちは，他人が赤で渡っていても，青になるまで待つという忍耐が必要だ。

ニューヨークの空港

以前，私はニューヨークのケネディ Kennedy 空港に着き，車をレンタルしてマンハッタンの撮影をしたことがある。仕事が終って次の目的地へ飛行機で飛ぶことになっていて，車でホテルを出発した。飛行機の便のリコンファーメイションをするのを忘れていて，航空会社に公衆電話からリコンファーメイションを入れた。すると，出発の便は Kennedy 空港でなくラ・ガーディア La Guardia 空港だという。電話してよかったと思った。もし知らずに Kennedy 空港に行っていたら絶対に予定の便には間に合わなかっただろう。La Guardia 空港が手前にある空港だったので助かった。レンタカーも両方の空港でレンタルしている大手レンタカー会社の車だったので全く問題

はなかった。ニューヨークのもうひとつの空港は，ニュージャージー州のニューワーク Newark にある空港で，これもニューヨークの空港ということになっているので要注意だ。予約の時や，reconfirmation の時によく確認すること。ニューヨーク以外でも 2 つ以上の空港がある都市はアメリカに多い。もし間違えたら，あわてずヘリコプターなどの shuttle service がある場合もあるので調べてみるとよい。私はもし予約が取れるなら，いつもマンハッタンに入るのに道が一番すいている Newark の空港に着く便を選んでいる。

アラスカの冬

アラスカの冬は早い。春や秋の季節がほとんどなく，夏と冬だけがある感じだ。9月になってのんびり旅行すると，すぐ雪が降り出すことがある。まだ一面の紅葉が残っているのに雪が降り出して，ほとんど車が通らない道を峠越えしなければならないことがあり，用心のために 5 時間以上も遠まわりして走ったこともあった。しかし，アラスカの冬は日本の豪雪地帯にくらべると除雪も行きとどいていて，意外に走りやすい。スノータイヤにスパイクをつけた車をレンタルすれば，たいていのところへ行ける。

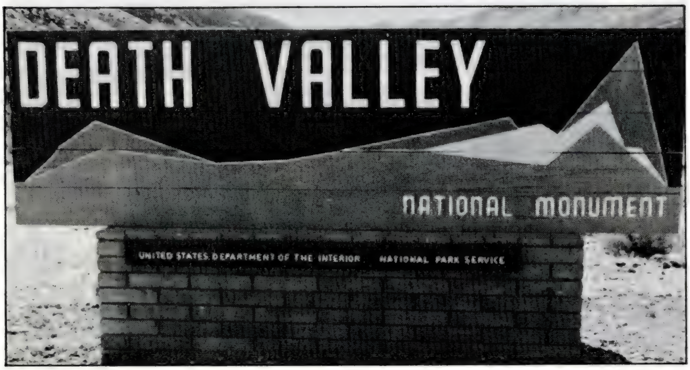


雪の峠越え

冬のアラスカで朝エンジンをスタートさせるのには，ちょっと注意が必要だ。アラスカの車でラジエターグリルに電気のコードをぶらさげているのをよく見かけることがあるだろう。これはエンジンをスタートさせる前に，電気ヒーターで温めておいてから，エンジンをかけるためだ。また，車のエンジンがかかりにくい時は，私の経験では，あまりアクセルを踏んだり戻したりしないで，思いきり踏みこんで，踏んだままでセルモーターを回すと，一発でかかることがある。しかし，大手のレンタカー会社の車は，整備もゆきとどいているので心配はないだろう。

デス・バレイの夏

アメリカ大陸の中で1年中最も暑そうなデス・バレイへは，私はいつも冬に行くことにしていた。冬の間でも Death Valley National Monument の入口には，survival hints などのパンフレットが用意されている。ここは，有史前の海が熱い太陽に照らされて乾燥してできたもので，地球上のものとは思えぬ想像を絶する世界だ。1849年頃に西部開拓者が押し寄せてきて，Death Valley (死の谷) と命名されたのだが，その感じが非常によく出ているところだ。



デス・バレイ

survival hints のパンフレットを見ると，

■7，8月には連日最高気温が48℃にも達するので，身体を日光に当てすぎない。

■パトロールのない道には，絶対に入らない。

■ガソリンやオイルもちゃんとチェックしておく。空気圧もよくチェックしておく。

■車が砂にはまりこんだためにタイヤの空気圧を下げて脱出したような時は，すぐ元の空気圧に戻しておく。

■飲み水を十分に用意しておく。

■ラジエターの水にも十分注意しておく（谷の中にも多少の水は用意しているところもあるが）。

■万が一，車がエンコしても絶対に車から離れない。

こんなわけで，夏の間のデス・バレーのドライブには十分な注意が必要だ。もちろん，これらは夏の間だけの注意事項ではない。デス・バレーに入る前にはハイウェイ・デパートメントや AAA などで気温の状態などをチェックしておく必要がある。年によって非常に暑い時もあるからだ。



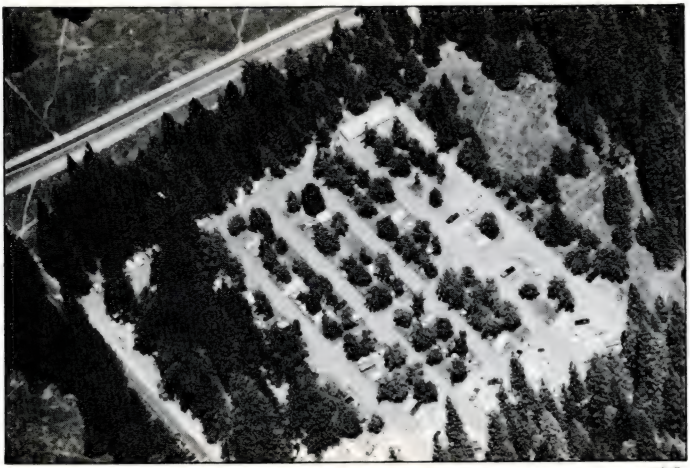
モハービ砂漠の真中を走る道

ベイパー・ロック

ロサンゼルスからラスベガスへ行くインターステイト15でモハービ砂漠の真中を走っている時とか，後ろに重いトレイラーを引っぱってユタ州の半分砂漠に近い山道を登っている時など，エンジンの力が急におとろえ，バラツキを感じるようになったことがある。それに無理を重ねて，ついに道の真中でエンコしてしまったことがあった。これがベイパー・ロックという現象だ。熱のためにガソリンがキャブレターまでくる間のパイプの中で気化してしまうためで，あわててセルモーターを回しすぎて，バッテリーを上げてしまわないように。ボンネットを開け，ガソリンのパイプを水などで冷やすか，しばらく置いておいて熱が冷めてからエンジンをかければ，また走ることができる。洗濯ばさみでガソリンのパイプを放熱させる手もある。

国立公園

100年以上の歴史があるアメリカの国立公園は，世界に先がけてワイオミング州の広大なイエローストーンの大自然を守る運動から始



ヨセミテ国立公園の中のオートキャンプ場

まったものだ。ドライブ旅行で行くのがいちばん良い方法だが，自然保護にも大いに協力しなければならない。ほとんどの国立公園は国有地になっていて，国立公園管理局 National Park Service の管轄になっている。

たいていの国立公園では，公園の入口で，車1台1回の料金を払う。以前は外国人は，パスポートを見せれば無料になっていたが，最近ではアメリカ人と同じになってしまった。アメリカの国立公園を何カ所もまわる時には，Golden Eagle Passport を買えば，その年に何回でも全国の国立公園へ入れる。国立公園内のキャンプ場やロッジを利用する時は，べつに料金がいる。野生動物や植物，自然を守るための厳しいルールがあるので注意しよう。決められたルールを守らないと，他人だけでなく自分自身も危険な場合がある。

セコイア国立公園など落雷の非常に多い場所には大きなサインで，「こういう天候の時には岩山に登らないように」という注意がある。キャニオンランド国立公園の入口のレインジャー・ステイションでは「4輪駆動で公園内に入る時は必らず届ける」，ハワイのキラウエア火山では「有毒ガスが出ているから近づくと危険」というサインと囲いがある。またカリフォルニア州のラッセン国立公園を入ったすぐのところに「現在，車を停めて外へ出ると危険」という標識が何本も立っていたが，火山活動の状態によって標識を出しているようだ。

国立公園内のすべての管理から警察活動やパトロールまで，Park Ranger がその任に当っていて，なんでも相談にのってくれる。

ドライブ英会話

ドライブ旅行の際の基本的な英会話を，いくつかの実例で示してみた。これを応用することで実地に役立てて頂きたい。

レンタカー

レンタカーを借りる時　（Aはレンタカー会社の係員，Bは客）

(A)　May I help you?
　（いらっしゃいませ。）

(B)　I would like to rent a car. I have a reservation with you.
　（レンタカーを借りたいのだけれど。予約があります）
　I need a class B car for 2 weeks and I will return to this airport.
　（Bクラスの車を２週間必要で，この空港へ戻ります）
　This is my confirmation slip and credit card.
　（これが私の予約確認票とクレジットカードです）

(A)　Do you take P.A.I.(Personal Accident Insurance)?
　（搭乗者傷害保険を契約しますか?）

(B)　Yes, I do.
　（はい，契約します）

(A)　Do you take C.D.W.(Collision Damage Waiver)?
　（対人対物保険の免責額免除の特約を契約しますか?）

(B)　Yes, I do.
　（はい契約します）

(A)　May I see your drivers license?
　Which is the drivers license number?
　（免許証を見せて下さい。どれが，免許証番号ですか？）

(B)　This is the drivers license number.
　（これが免許証番号です）

(A)　Where are you going to stay?
　（どこにお泊りの予定ですか?）

(B) I will stay at the Biltmore Hotel in downtown.
(私はダウンタウンのビルトモアホテルに泊まります)

(A) Please sign here(×印の所)and sign with initials at the two circles.
(ここにサインをして，2つの丸の所には，イニシャルでサインをして下さい)

(B) May I have a state highway map and also city map?
(州全体の道路地図と市内地図を頂けますか？)

(A) Please help yourself.
(どうぞ，ご自由にお取り下さい)

(B) Please tell me how to get to the hotel.
(ホテルへの道順を教えて下さい)

(A) I will mark on your map.
(地図に印をつけて上げましょう)
Do you know how to go to the car?
(車の所への行き方がわかりますか？)

(B) No. This is my first time.
(いいえ，ここは始めてです)

(A) Please go out this exit and wait at the center isle, our bus will take you to your car. Please give this folder to the driver and he will give you the key.
(この出口から出て，真中の歩道でお待ち下さい。わが社のバスがお迎えに参ります。この契約のフォルダーをバスのドライバーにお渡し下さい。彼が車のキーをお渡しします)

途中で，電話でレンタカー会社と連絡を取る時

(A) May I help you?
(どうしました？)

(B) I have a problem with your car.
(おたくから借りた車が故障しました)

(A) May I have your rental agreement number on your contract paper?

（契約書のレンタル・アグリーメント・ナンバーをお知らせ下さい）

(B) The number is RA ○○○○○○○.

（番号は RA○○○○○○○です）

(A) What is your problem?

（故障の状態はどうですか？）

(B) I stuck on a road right near the Disenyland. Can you send tow truck?

（ディズニーランドのすぐ近くで，エンコしています。レッカー車を手配してくれますか？）

(A) Tell me exact location.

（正確な位置をお知らせ下さい）

(B) Right after I got out at the Harbor Blvd. exit from the Interstate 5, I am on the Harbor Blvd.

（インターステイト5でハーバー・ブルーバードの出口を出て，今ハーバー・ブルーバードにいます）

(A) We will send you a tow truck right away and we will arrange car exchange at our Buena Park depot.

（すぐレッカーが参ります。そしてブエナパークの事務所で車をすぐ交換出来るように手配します）

(B) Thank you.

（ありがとう）

レンタカー・リターンの時

(A) Please note the milage and fuel gage, and leave the key in the car.

（マイル数とガソリン・メーターを記録して，キーは車の中へ置いておいて下さい）

(A) May I help you?

（どうぞこちらへ）

(B) This is the milage and fuel gage.

（これがマイル数とガソリン・メーターです）

(A) Do you still want it charged to your credit card?
(クレジットカードでのお支払いのままで良いのですか？)

(B) No. Can I pay with my travelers check?
(いいえ，トラベラーズ・チェックの支払いにしたいのですが？)

(A) Yes, you can. I can stamp here, so please just sign with your name.
(けっこうです。スタンプでわが社の名前を押すことができるので，宛名はいりません。サインだけして下さい)
Here is your change.
(これがおつりです)

(B) Thank you very much.
(ありがとう)

レンタカーの予約を電話で

(B) I would like to reserve a class (group) B car on July 4th at the Los Angeles Airport.
(７月４日にロサンゼルス空港でクラスBの車を予約したいのですが)

(A) What time do you arrive at the airport?
(何時に空港に着きますか？)

(B) I have a reservation with Pan Am flight 2 arriving one ten in the afternoon.
(パンナム２便の午後１時10分着の便を予約しています)

(A) When and where are you going to return?
(いつどこで，車をお返しになりますか?)

(B) I will return to the same airport, after 2 weeks.
(２週間後に，同じ所へ返します)

(A) How do you pay?
(お支払い方法は?)

(B) I have your credit card.
(おたくのクレジットカードで支払います)

(A) Your reservation is confirmed. Would you like to have

reservation number?
(予約が取れました。予約番号を記録しておきますか?)

(B) Yes.
(はい)

(A) Your reservation number is 651139 USO.
(あなたの予約審号は651139 USO です)

(B) Thank you.
(ありがとう)

(A) Would you like me to make another reservation for you?
(他にも予約の必要な所はありませんか?)

(B) No thank you.
(いいえ別にありません)

(A) Thank you very much for calling us.
(お電話をありがとうございました)

ホテル

チェック・インの時(Aはホテルのフロントの係, Bは客)

(A) May I help you?
(いらっしゃいませ)

(B) I have a reservation with you.
This is my confirmation slip.
(予約をしてあります。これが予約確認書です)

(A) Please fill out this form.
(これにご記入下さい)
I need your license plate number.
(車のナンバーも必要です)
May I see your credit card?
(クレジットカードを見せて頂けますか?)

(B) How do I go to my room?
(部屋へはどう行ったら良いのですか?)

(A) Just drive around the corner, you will find your room number right near the door.

(その角の先まで車をまわして下さい。入口の所にルームナンバーがあります)

(B) What time do you have your courtesy bus service to the airport?

(何時に空港までの無料送迎バスがありますか？)

(A) It leaves at every hour from seven o'clock in the morning until eight o'clock in the evening.

(毎時朝7時から夜の8時まで毎正時にあります)

(B) Where shall I wait?

(どこで待っていればよいのですか?)

(A) If you wait at this lobby, bus will come to the door.

(ロビーで待っていれば，バスはドアの所にきます)

チェック・アウトの時(Aはホテルのレストランの係員，Bは客)

(B) I will check out this morning. So, please send this bill to the cashier at the front right away.

(今朝，チェック・アウトしますので，この計算書をフロントのキャッシャーへすぐまわしておいて下さい)

(A) Yes, I will send this right away.

(はい，すぐ回します)

(B) I'd like to check out, so will you send me a bellman to room ○○○.

(チェックアウトしたいので，ベルマンをルーム○○○へ寄こして下さい)

(A) Yes, sir. I will send bellman right away.

(はいすぐベルマンを伺わせます)

(B) Also, I need my car at 9 o'clock. Will you bring it out from the garage?

(9時に車が必要なのでガレージから出しておいて下さい)

(A) Yes,sir.

(はい，かしこまりました)

(B) I will check out now.

(チェック・アウトします)

(A) Did you make any long distance call or have breakfast this morning?

(今朝，長距離電話か，食事をなさいましたか？)

(B) Yes, I did at the coffee shop.

(コーヒーショップで朝食をしました)

(A) Can we charge this bill to your credit card?

(クレジットカードでお支払いになりますか？)

(B) Yes.

(はい)

(A) Please sign here.

(ここにサインをして下さい)

ガソリン・スタンド

(Aはガソリンスタンドの係，Bは客)

(A) May I help you?.

(いらっしゃいませ)

(B) Fill-er up with unleaded.

(無鉛ガソリンで満タンにして下さい)

(A) Would you like me to check the hood?

(エンジンルームをチェックしましょうか？)

(B) Yes. Also please check the air pressure of the tires.

(はい，ついでにタイヤの空気圧も見て下さい)

How much do I owe you?

(いくらになりましたか?)

(A) 40 dollars with 36.43 gallon.

(36.43ガロンで40ドルです)

(B) I'd like it charged to this card.

(このクレジットカードにチャージしたいのですが)

(A) Please sign here.

(ここにサインして下さい)

(B) Can I use your men's room?.

(トイレ(男性用)を貸して下さい)

(A) Take the key from the office.
(事務所のキーを使って開けて下さい)

(B) Tell me how to get on the Interstate four o five.
(インターステイト405にのる順を教えて下さい)

(A) Turn right at this traffic light and then bear left at the Y and you will see an entrance sign to the I-405.
(この信号で右折し，次のY字路を左へ行くと，インターステイト405の入口のサインが見えますよ)

(B) Thanks a lot.
(ありがとう)

AAA

(AはAAAの係員，Bは客)

(A) May I help you?
(いらっしゃいませ)

(B) I would like to have maps and guide books. I am a member of JAF in Japan.
(地図とかガイドブックをいただきたいのですが。私は日本のJAFのメンバーです)

(A) May I see your membership card?
(会員証を見せて頂けますか？)
Thank you.
(ありがとう)

(B) I would like to have the triptik from Los Angeles to San Francisco via I-5, San Francisco to Los Angeles via route 1. and also Los Angeles City map, and San Francisco City map, and Monterey peninsula map, and California State map.
(トリップティックという地図帳でインターステイト5でロサンゼルスからサンフランシスコへ行き，ルート1でサンフランシスコからロサンゼルスへ戻るコースです。ついでに，ロサンゼ

ルス市内地図，サンフランシスコ市内地図，モンテレー半島の地図とカリフォルニア全図をお願いします）

(A) Would you like to have "tour book" of California?

（カリフォルニア州の「ツアー・ブック」というガイドブックもお持ちになりますか？）

If you need tour book, please sign on this paper.

(「ツアーブック」がお入用なら，ここにサインをして下さい）

(B) How much is this tour book?

（この「ツアーブック」はいくらですか？）

(A) These are all free to members.

（会員にはすべて無料です）

(B) Thank you very much.

（ありがとうございました）

エマージェンシー

（Aは，ハイウェイのコールボックスで話している相手，Bは客）

㊟後続車への合図やけが人への必要な処置を第一に考える

(B) This is an emergency.

（緊急の電話です）

(A) Tell me your exact location.

（正確な位置をお知らせ下さい）

(B) Right at the entrance from the Century Blvd. near the Los Angeles Airport on Interstate 405 on Northbound. My car is stuck on a center lane.

（ロサンゼルス空港の近くのセンチュリー・ブルバードからの入口の所で，インターステイト405を北向きへ向かう所です。私の車は中央の車線に停まってしまっています）

(A) Is someone warning to approaching traffic?

（だれかその車線に向かってくる車に危険信号をしていますか？）

(B) Yes, we have several warning flares about 500 feet in back, and turned on the four-way flashers and left on the regular lights.

(はい，閃光信号いくつかを500フィートほど後ろに置いて合図をしています。そしてエマージェンシーのフラッシャーもつけています。またヘッドライトもつけっぱなしにしています)

(A) Are there any injured persons?
(だれかけが人はいますか？)

(B) Yes. Please call an ambulance.
(はい，救急車をよんで下さい)

(A) We will call ambulance right away.
(すぐ救急車を手配します)
Our highway patrol officer is now on the way to you.
(ハイウェイ・パトロールがすぐそちらに行きます)

(B) Can you contact my rent a car company?
(私の借りているレンタカー会社へ連絡できますか)

(A) Sure, we can.
(もちろんできます)
Give me your rent a car company's name, and also license plate number.
(レンタカー会社の名前とナンバー・プレートの番号をどうぞ)

(B) ○○○Rent a car, license plate number is California 180 YGA.
(○○○レンタカーで，ナンバープレートの番号はカリフォルニア180ＹＧＡです)



キャンピングカーのレンタル会社

（予約の相談はアメリカン-ドライブ相談室　☎03-245-1030 でも出来ます）

ロサンゼルス付近

■A & D Motor Home Rentals
30-31 Traveland U.S.A. Irvine CA 92650　☎714-552-3911

■Altman's Recreational Vehicles
6323 N. Sepulveda Bl. Van Nuys CA　☎213-997-6622

■American Land Cruisers of California Inc.
2200 N. Sepulveda Bl. Manhattan Beach CA　☎213-545-6668

■El Monte Rests
12061 Valley Bl. El Monte Los Angeles CA　☎213-642-1127

■Fly & Kamp Rentals
5560 W. Manchester Bl. Los Angeles CA　☎213-670-3085

■Galpin Ford
15505 Roscoe Bl. Sepulveda CA 91343　☎213-787-3800

■Holiday Motor Homes
10603 Venice Bl. Los Angeles CA　☎213-836-5461

■Marina RV Sales & Rentals
4500 Lincoln Bl. Marina Del Rey Los Angeles CA
☎213-823-7979

■Motor Home of Los Angels
5875 Rodeo Rd. Los Angeles CA　☎213-559-7711

■Urlaub Im Motorhome
25 Quarter Deck Marina Del Rey CA　☎213-392-4175

サンフランシスコ付近

■American Camping Tours（ドライバー付）
2490 Channing Way. No. 408
Berkeley California 94704 U.S.A.　☎415-849-3728

■Aven Tours（バスを利用して，オートキャンプ場に泊めてくれる）
予約は，トレイルウエイズ日本支社でできる
☎東京 03-496-9334

■Winnebago Sales Service & Rentals
2390 Monument Bl. Concord CA　☎415-689-1660

■Rite Way Recreational Vehicles
3275 Geneva Ave. Daly City CA　☎415-468-3000

■Lee Petersen Motor Homes

970 E. 14th San Leandro CA ☎415-638-2656

17000 E. 14th Hayward CA ☎415-276-7800

■Phil-Co Rentals

25030 Mission Bl. Hayward CA ☎415-537-7758

■Tramco RV

3121 17th San Francisco CA ☎415-861-4710

■Penguin Leisure Hire

49 Charter Oak Ave. San Francisco CA 94105 ☎415-467-4060

■Western RV Rentals and Sales

22205 Mission Hayward CA ☎415-881-5225

780 Andersen San Rafael CA ☎415-457-4252

■Chase Family Motor Homes

545 Airport Bl. South San Francisco CA ☎415-589-6383

シアトル付近

■Motor Homes Northwest, Inc.

23122 HY 99N Edmonds Washington 98020 U.S.A. ☎206-771-1111

■Carl North Country

143rd. & Lake City Way N.E. Seattle Washington U.S.A. ☎206-364-7500

■Northwest Cortez, Inc.

16616 Pacific Highway, South Seattle Washington 98188 U.S.A. ☎206-244-1140

■Burks Vacation Rentals

16920 15th NE Seattle WA ☎206-363-8151

■Chapman Tom Ford Inc.

11800 124th Ave. NE Kirkland WA ☎206-364-3464

■Xplorer Motor Homes Rental Agency

14800 Ambaum Bl. SW Seattle WA ☎206-243-8200

アラスカ

■Number One Motorhome Rentals of Alaska

322 Concrete St. Anchorage AK 99501 ☎097-277-7575

■Alaska RV & Sports tours

3000 1/2 Spenard Anchorage AK 99503 ☎907-274-2573

あとがき

1967年以来，撮影取材のために毎年アメリカ合衆国へ出かけるようになりました。ある時は１年３ヵ月，ある時は６ヵ月，またある時はたった２週間といったぐあいに，妻(雅子)とともにアメリカ大陸を駆けずり回ってきました。それらの旅の中には，いろいろと思い出に残るドライブがありました。

初めての海外旅行で兄に教えられてアメリカ大陸を西から東へ２ヵ月かかって横断した旅，ニューヨークの郊外で結婚式を挙げてキャンピングカーで出発した１年１ヵ月の新婚旅行，その他雑誌やテレビの取材などの仕事の旅もありましたし，もちろん私自身のための写真撮影の旅も，アメリカ人の生活，社会，国土といった「アメリカ」そのものをテーマに毎年，撮影に出かけております。

このような旅ができるようになったのも，実に多くの方々のおかげ，と思っています。また，わが家の代々の応援もあったと思います。私の祖父母(博，ふじを)が19世紀末から，1920年代にかけて数回アメリカへ旅行したのをはじめ，版画家である父(遠志)もアメリカ50州をくまなく講演や展覧会で回っておりますし，わが家の中でアメリカを40州以上旅している人間は６～７人にもなるのです。そして，彼らが私たちのドライブの旅の良きアドバイザーでもありました。またアメリカにいるわが家の友人家族も，いろいろ応援してくれました。

こんなふうにドライブ旅行を続けている間に，とくに大平原の１本道などほとんど朝から晩までハンドルを動かさないですむような時に，よく考えたものでした――アメリカは車で旅行すると実に快適だ，日本人もこんな便利な車を利用しなければ本当のアメリカを旅したことにならないのでは……。

そこで，日本人が車で旅しそうなところはできるだけカバーしよう，と「モーターファン」誌に "Drive Ur-self" through U.S.A. を２年間連載しました。これをきっかけにして，旅に出る前に必要な知識，現地で役に立つ情報などアメリカをドライブするための本，

を書いてみたわけです。あなたの素晴しいアメリカのドライブ旅行に，この本が少しでもお役に立つことを願っています。

1981年４月　吉田隆志

略　歴

1942年東京に生れる。都立新宿高校を経て，日本大学芸術学部写真学科卒。1967年以降，全米50州，20万キロ以上をドライブ旅行，最近は大型キャンピングカー(エアストリーム)を牽いて，アメリカ大陸を縦横に走りまわっている。

日本写真家協会　㈳日本写真協会　新写真派協会　日本旅行作家協会　米国ワーリーバイアム・キャラバンクラブ会員。

連絡先　〒103 東京都中央区日本橋室町1-6-1　トミービルディング(三越の前)　アメリカン・ドライブ相談室 ☎03-245-1030(予約制)

1982年中は，東京都中野区中野2-11-5　吉田ビル

吉田隆志フォトライブラリー　☎03-384-7787



写　　　　　真　吉田　隆志
表紙口絵デザイン　安彦　勝博
製　　　　　図　綜合精図研究所
取材・編集協力　ＵＳＴＴＡ米国商務省観光局
ＪＡＦ日本自動車連盟
ＡＡＡアメリカ自動車連盟
ＧＬＡグレイター・ロサンゼルス観光局
ＣＨＰカリフォルニア州ハイウェイ・パトロール
ＷＢＣＣＩワーリー・バイアム・キャラバンクラブ
Hertz ハーツ・レンタカー
Avis エイビス・レンタカー
Holiday Inn ホリデイ・イン
ＫＯＡキャンプ・グラウンズ・オブ・アメリカ
Ford フォード自動車
GMゼネラル・モーターズ

ワールドガイド116　**アメリカドライブ全ガイド　定価1200円**

1981年6月1日　初版発行
1983年1月1日　改訂2版

著者　吉田隆志
発行人　宮越茂夫
発行所　**日本交通公社出版事業局**
〒101　東京都千代田区神田鍛冶町3-3
大木ビル8階（☎03-257-8365）
〈図書のご注文は〉　日本交通公社出版販売センターへ
〒101　東京都千代田区神田須田町1－12
山萬ビル8階（☎03－258－0998）
振替　東京7—99201　送料（実費共）275円
写真植字　株式会社電算プロセス
印刷所　新村印刷株式会社

57－252

2026－612160－5847

海外旅行のパートナー

交通公社の ポケット・ガイド

●既刊32点/B6変型判 ●定価各880円(〒275円)
(♠印は850円・♤印は930円・♥は1200円♡は1,300円)

個性ある旅をめざす行動派のためのガイドブック。
ひとり歩きのために、食事、ホテル、ショッピングなど最新情報を満載。
じっくり見て回る滞在型の旅に、ピッタリの内容。

- 101 パリ
- 102 イギリス
- 103 ドイツ
- 104 ローマ・南イタリア
- 105 スイス・オーストリア
- 106 北欧♤
- 107 ギリシャ
- 108 ベルギー・北フランス
- 109 ソ連♤
- 110 フィレンツェ・ベニス
- 111 スペイン・ポルトガル
- 112 南フランス♤
- 113 オランダ
- 114 ハワイ♠
- 115 アメリカ東部
- 116 アメリカ西部♠
- 117 ブラジル
- 118 カナダ・アラスカ
- 119 メキシコ
- 120 香港・マカオ・台湾♠
- 121 タイ・マレーシア♠
- 122 シンガポール・インドネシア♠
- 123 インド・ネパール・スリランカ
- 124 韓国♠
- 125 フィリピン♠
- 126 オーストラリア
- 127 ニュージーランド
- 128 グアム・サイパン
- 129 アメリカ・ハワイ・カナダ♥
- 130 アフリカ♥
- 131 東欧♥
- 132 中国♥
- 133 中近東・エジプト・パキスタン♥
- 134 ヨーロッパ♡
- 135 中南米 近刊
- 136 東南アジア 近刊



jtb 日本交通公社出版事業局

JTBコード
2026—612160—5847